
ВОЛГО-
-БАЛТ
СЕВЕРО-
ЗАПАДНОЕ
КНИЖНОЕ
ИЗДАТЕЛЬСТВО
1965

К НАШИМ ЧИТАТЕЛЯМ

Вы раскроете эту книгу и встретитесь с материалами о Волго-Балтийском водном пути имени В. И. Ленина. Разные авторы — партийные, хозяйственные и инженерно-технические работники, рабочие-гидростроители, писатели и журналисты, рассказывают о том, как строился и что собой представляет главный канал семилетки.

Волго-Балт—крупнейшее инженерное сооружение нашего времени. Пройдут годы, пройдут десятилетия, но люди никогда не забудут дня, прочно связавшего воедино Балтийское, Белое, Азовское, Каспийское и Черное моря.

«Строительство и освоение за сравнительно короткий срок сложного комплекса гидротехнических сооружений Волго-Балтийского водного пути, — говорится в приветствии Центрального Комитета КПСС и Совета Министров СССР рабочим и инженерно-техническим работникам Волгобалтстроя, — является результатом замечательного труда строителей, монтажников, проектировщиков и эксплуатационников в борьбе за претворение в жизнь принятой XXII съездом КПСС величественной Программы построения коммунистического общества».

Строители Волго-Балта одержали большую трудовую победу. Эта победа была предопределена всемирно-историческими успехами советского народа в развитии социалистической экономики и последовательным проведением ленинской политики электрификации всей страны.

С первых дней советской власти Коммунистическая партия, Советское правительство и лично Владимир Ильич Ленин уделяли огромное внимание комплексному использованию водных ресурсов. В апреле 1918 года VII съезд партии принимает решение

навести социалистический порядок в народном хозяйстве и приступить к составлению плана развития производительных сил страны на базе электрификации. Нападение иностранных империалистов отодвинуло осуществление этой задачи. Но и во время гражданской войны, когда даже в Москве сидели с коптилками и ветер трепал на заборах плакаты с надписью: «Чем ты помог фронту?», свыше двухсот крупнейших русских ученых и инженеров по заданию Владимира Ильича продолжали разрабатывать план электрификации.

Весной 1920 года в Москве созывается III Всероссийский съезд работников водного транспорта. На сцене — карта внутренних водных путей России. Обсуждается вопрос о том, как быстрее восстановить водный транспорт. Вдруг по залу проносится:

— Ленин! Ленин!

После того, как смолкли приветственные возгласы, Владимир Ильич поднялся на трибуну. В своей яркой речи он подчеркнул, какое огромное значение в жизни страны играет водный транспорт. Ленин говорил о том, что необходимо соединить в единое целое водные пути и связать отдельные районы страны со столицей Советского государства—Москвой. Особо важное значение он придавал строительству Волго-Донского канала, который должен был стать транспортным рычагом в экономике страны. В заключение Владимир Ильич призвал рабочих-водников «...создать такие же чудеса в водном транспорте, какие за два года были сделаны нашей Красной Армией».

Чудеса на водном транспорте! Сквозь десятилетия Владимир Ильич видел соединенные между собою каналами реки, озера и моря, мчащиеся по ним быстрокрылые корабли, тысячи гектаров орошаемых земель в засушливых районах, яркие огни будущих электростанций.

Указания В. И. Ленина о широком комплексном, всестороннем использовании водных ресурсов страны легли в основу плана ГОЭЛРО и остаются руководящими до наших дней.

По мнению некоторых скептиков и даже передовых деятелей буржуазного мира план ГОЭЛРО был утопичным. Известный английский писатель-фантаст Герберт Уэллс, посетивший нашу страну в 1920 году, не сумел понять великих замыслов В. И. Ленина и назвал его «кремлевским мечтателем».

«Ленин, который, как подлинный марксист, отвергает «утопистов», в конце концов сам впал в утопию, утопию электрификации,—писал Уэллс в выпущенной им позднее книге с мрачным названием «Россия во мгле».—Можно ли представить себе более дерзновенный проект в этой огромной равнинной, покрытой

лесами стране, населенной неграмотными крестьянами, лишенной источников водной энергии, не имеющей технически грамотных людей, в которой почти угасли торговля и промышленность?»

В то время, как Уэллс писал свою книгу и доказывал несбыточность плана электрификации России, советские люди построили Волховскую гидроэлектростанцию. В болотной глуши, на берегу полупустынной реки, засверкали тысячи электрических огней. Отсюда ток по проводам пошел к городу Ленина. Вслед за Волховской ГЭС последовали Земо-Авчальская, Ереванская, Рионская на Кавказе, Базсуйская в Средней Азии, Первомайская на Украине, Хариузовская на Алтае, Кондопожская и Нижне-Свирская на северо-западе страны. Так почти в течение десяти лет все значки на карте ГОЭЛРО превратились в действующие электростанции.

В летопись героических дел советского народа в годы первых пятилеток войдет строительство Беломорско-Балтийского канала и канала имени Москвы. Вслед за этими выдающимися гидросооружениями на очередь встали проблемы Большой Волги и Волго-Балта. По воле Коммунистической партии советский народ успешно решил эти проблемы.

Посмотрите на карту Европейской части Советского Союза! Голубыми змейками разбежались по ней реки и каналы, разлились озера и рукотворные моря. Не трудно заметить, что все водные пути Центра — Волга и Дон, Кама и Белая, Москва-река и Ока, Волга и Нева связаны теперь в единую транспортную систему, соединяющую пять морей. То, что еще совсем недавно казалось несбыточным, стало действительностью. Только крупных магистральных каналов и освоенных водных путей в нашей стране насчитывается 80 тысяч километров. Они несут в себе 90 миллиардов кубометров воды.

На Волге, Каме, Днепре, Свири, Енисее, Ангаре появились крупные водохозяйственные системы, созданные в интересах мощного развития народного хозяйства. Они призваны, прежде всего, вращать турбины на гидроэлектростанциях, обеспечить нормальное судоходство, напоить влагой засушливые районы, улучшить водоснабжение крупных промышленных центров.

Среди искусственных водных путей особое место занимает Волго-Балт. По протяженности это самый большой в мире судоходный канал. С пуском его в эксплуатацию открылись замечательные перспективы как для широкого развития водных перевозок между важнейшими экономическими районами страны, так и для пропуска иностранных судов из северных морей в южные. Так, судоходная линия, связавшая Мурманск с Баку, составляет около 6000 километров. Поистине Великий голубой путь!

Вполне понятен тот интерес, который проявляют тысячи людей к Волго-Балту. Они хотят знать биографию и трудовой паспорт этого грандиозного сооружения.

Идя навстречу пожеланиям читателей, Северо-Западное издательство выпускает настоящий сборник «Волго-Балт». В нем публикуются статьи, очерки, стихи, репортажи, документы и письма о трудовом подвиге гидростроителей. В этих материалах, написанных по горячим следам событий, рассказывается о том, как в журавлиный край, в междуречье Шексны и Волги, Ковжи и Вытегры, пришли строители и как они, прокладывая через топи и болота многокилометровый водный путь, шаг за шагом продвигались вперед, как возводили гигантские шлюзы, плотины, гидростанции, как покоряли природу и создавали рукотворные моря.

Пусть не все материалы равноценны в художественном отношении. Но каждый автор в меру своего таланта — один в стихах, другой в очерке или новелле, третий в фотоснимке или рисунке, стремился правдиво запечатлеть трудовой подвиг волгобалтстроевцев, неповторимые будни и праздники многотысячного коллектива.

Вчитываясь в каждую страницу, вы чувствуете и видите, как гидростроители преодолевали трудности и брали новые рубежи, как одно за другим вводили в строй гидротехнические сооружения и отмечали трудовые победы.

В книге рассказывается о разных людях и разных судьбах. Раскройте, например, статью ветерана Волго-Балта Петра Леонтьевича Пироговского. Это всеми уважаемый человек на стройке, с которым, встретившись, с почтением раскланиваются прохожие. Экскурсоводы местного краеведческого музея, сопровождая туристов по трассе, неприминут сказать:

— Вот этот шлюз построен под руководством прораба Пироговского.

Биография Петра Леонтьевича целиком связана с Волго-Балтом. Выпускник Вятского речного училища, двадцатилетним юношей он пришел на один из гидроузлов старой Мариинки и здесь начал свой трудовой путь. Этот путь, как вехами, обозначен замечательными сооружениями, в возведении которых участвовал ветеран ударной стройки. В статье Петр Леонтьевич вспоминает историю строительства Волго-Балта, делится думами и мыслями. Но это рассказ не только о себе. Нет! Перед читателями встает сплоченный коллектив строителей, который завоевал почетное право поднять голубой вымпел на открытии Волго-Балта. Это было в июне 1964 года.

В книге дается справочный материал о Волго-Балтийском водном пути и перспективах его развития. Вместе с тем читатель

найдет здесь необходимые сведения из истории Мариинской водной системы. Издание иллюстрировано фотоснимками и рисунками художников, побывавшими в разное время на стройке.

Издательство надеется, что читатели найдут в предлагаемом им издании ответ на многие вопросы. Но при всем желании в одном сборнике невозможно отразить ход огромного строительства. О Волго-Балте будут написаны еще десятки книг. Авторы их подробно расскажут о людях, подаривших миру чудо-канал, и о их трудовых подвигах.

А сейчас, прежде чем перевернуть страницу книги, еще раз взгляните на карту водных путей Советского Союза. Вон там, вверху, где небольшим кружочком обозначен Ленинград, у Озерной пристани, стоит трехпалубный теплоход «Багратион». Дав отвальный свисток и развернувшись на широком водном просторе, он возьмет курс вверх по Неве, пересечет бурные и беспокойные Ладожское и Онежское озера, а потом по шлюзам и каналам, по рукотворным морям поплывет к Волге. В пути ему встретятся такие же, как и он, красавцы-теплоходы, самоходные большегрузные суда, стремительные ракеты.

Прислушайтесь, как ровно стучат судовые двигатели! Посмотрите, как четко действует водный конвейер!

Волго-Балт живет! Волго-Балт работает на коммунизм!



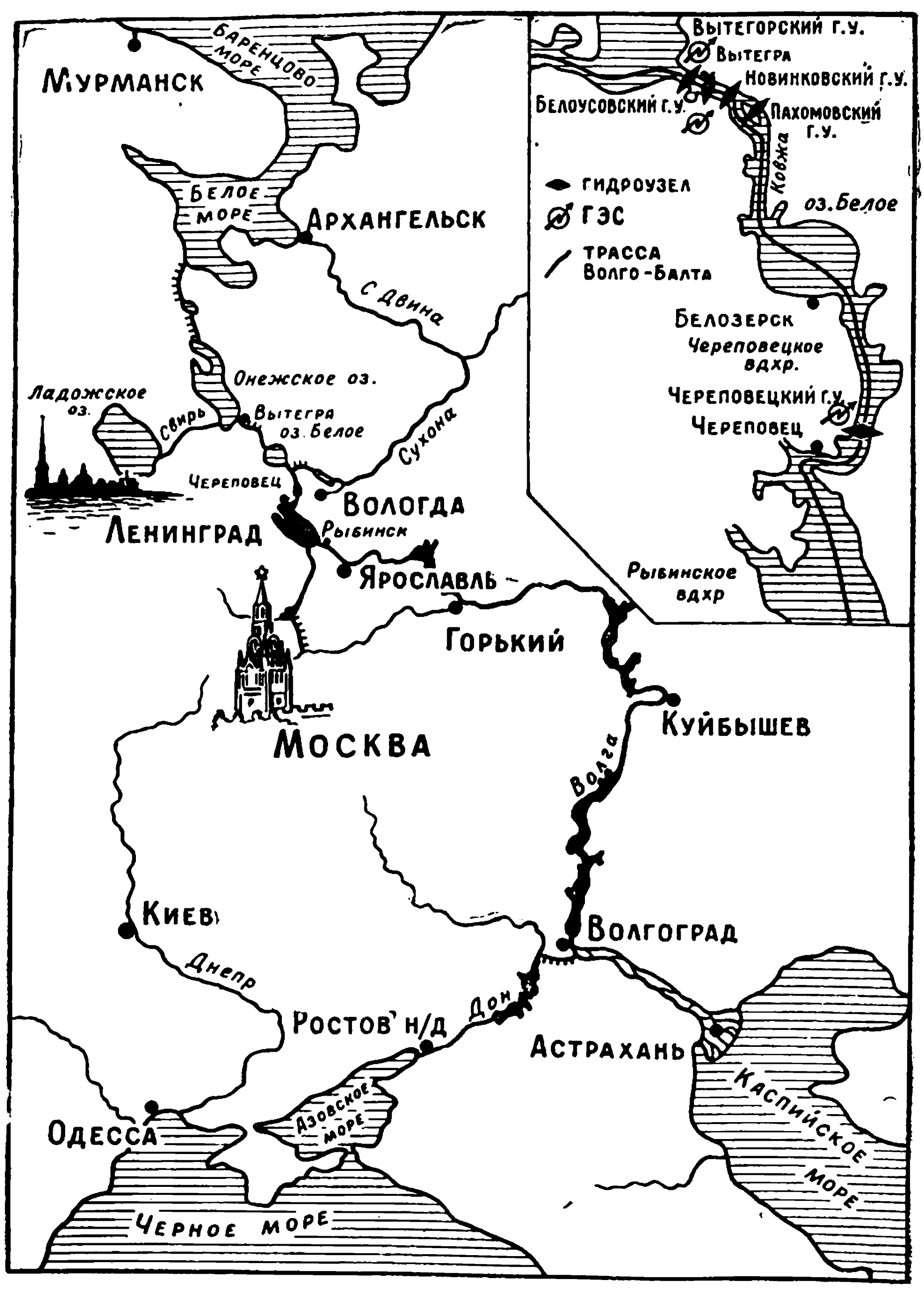


Схема единой глубоководной системы в Европейской части СССР. Вверху — реконструированный участок трассы Волго-Балта.



Скульптура «Волга» на берегу Рыбинского моря. Отсюда волжские суда берут курс на Волго-Балт.

ОБ ЭТОМ ГОВОРИЛОСЬ НА XXII СЪЕЗДЕ КПСС:

«Единая глубоководная система соединит основные внутренние водные пути Европейской части СССР».

(Из Программы КПСС).

УКАЗ

Президиума Верховного Совета СССР

О присвоении имени В. И. Ленина Волго-Балтийскому водному пути

Присвоить имя Владимира Ильича Ленина Волго-Балтийскому водному пути и впредь этот путь именовать: **«Волго-Балтийский водный путь имени В. И. Ленина».**

Председатель Президиума Верховного Совета СССР
А. МИКОЯН.

Секретарь Президиума Верховного Совета СССР
М. ГЕОРГАДЗЕ.

Москва, Кремль. 11 декабря 1964 г.

ВОЛГО-БАЛТ—В СТРОЮ!

РАБОЧИМ, ИНЖЕНЕРАМ, ТЕХНИКАМ И СЛУЖАЩИМ УПРАВЛЕНИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА «ВОЛГОБАЛТСТРОЙ» И ДРУГИХ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ ГОСУДАРСТВЕННОГО ПРОИЗВОДСТВЕННОГО КОМИТЕТА ПО ТРАНСПОРТНОМУ СТРОИТЕЛЬСТВУ СССР, МИНИСТЕРСТВА РЕЧНОГО ФЛОТА РСФСР И ГОСУДАРСТВЕННОГО ПРОИЗВОДСТВЕННОГО КОМИТЕТА ПО ЭНЕРГЕТИКЕ И ЭЛЕКТРИФИКАЦИИ СССР

Дорогие товарищи!

Центральный Комитет Коммунистической партии Советского Союза и Совет Министров СССР горячо поздравляют вас с успешным завершением строительства и вводом в постоянную эксплуатацию Волго-Балтийского водного пути, имеющего большое народнохозяйственное значение.

Пуск этой важнейшей глубоководной магистрали дает возможность соединить в единую систему основные внутренние водные пути Европейской части СССР, осуществить бесперевалочные перевозки грузов морским и речным транспортом в районы северных и южных морей страны.

Строительство и освоение за сравнительно короткий срок сложного комплекса гидротехнических сооружений Волго-Балтийского водного пути является результатом замечательного труда строителей, монтажников, проектировщиков и эксплуатационников в борьбе за претворение в жизнь принятой XXII съездом КПСС величественной программы построения коммунистического общества.

Центральный Комитет КПСС и Совет Министров СССР желают вам, дорогие товарищи, новых трудовых успехов и выражают уверенность в том, что строители и работники речного флота, используя накопленный опыт и знания, будут и впредь приумножать достижения нашей Родины.

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ КОМИТЕТ КПСС **СОВЕТ МИНИСТРОВ СССР**



Борис Павлович
КЛОЧЕВ



Иван Васильевич
ПУЗЫРНЫЙ

УКАЗ ПРЕЗИДИУМА ВЕРХОВНОГО СОВЕТА СССР

О ПРИСВОЕНИИ ЗВАНИЯ ГЕРОЯ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО ТРУДА УЧАСТНИКАМ СТРОИТЕЛЬСТВА ВОЛГО-БАЛТИЙСКОГО ВОДНОГО ПУТИ ИМЕНИ В. И. ЛЕНИНА

За выдающиеся производственные успехи, достигнутые при сооружении Волго-Балтийского водного пути имени В. И. Ленина, присвоить звание **Героя Социалистического Труда** с вручением ордена Ленина и золотой медали «Серп и Молот»:

1. **Клочеву** Борису Павловичу—машинисту башенного крана строительного управления № 418 Волгобалтстроя Государственного производственного комитета по транспортному строительству СССР.

2. **Пузырному** Ивану Васильевичу—машинисту экскаватора управления механизации Волгобалтстроя Государственного производственного комитета по транспортному строительству СССР.

Председатель Президиума Верховного Совета СССР А. МИКОЯН.

Секретарь Президиума Верховного Совета СССР М. ГЕОРГАДЗЕ.

Москва, Кремль. 29 апреля 1965 г.

В ПРЕЗИДИУМЕ ВЕРХОВНОГО СОВЕТА СССР

Президиум Верховного Совета СССР за успехи, достигнутые при сооружении Волго-Балтийского водного пути имени В. И. Ленина, Указом от 29 апреля 1965 года наградил орденами и медалями СССР 348 наиболее отличившихся рабочих, инженерно-технических работников и служащих.

Орденом Ленина награждены: бригадир плотников строительного управления № 419 Волгобалтстроя **А. П. Беляев**, машинист крана управления механизации Волгобалтстроя **Ю. Н. Волков**, шофер автобазы Волгобалтстроя **А. В. Глупышев**, начальник Главморречстроя Государственного производственного комитета по транспортному строительству СССР **С. С. Демешев**, главный инженер проекта Волго-Балтийского водного пути имени В. И. Ленина Ленинградского отделения института «Гидропроект» **Г. А. Крылов**, бригадир шоферов автобазы Волгобалтстроя **В. А. Лущик**, бригадир комплексной бригады специализированного управления № 478 треста «Трансгидромеханизация» **А. И. Самойлов** и бригадир комплексной бригады строительного управления № 420 **А. Н. Ченцова**.

Орденом Трудового Красного Знамени награждено 37 человек. Среди них: бригадир комплексного экипажа земснаряда специализированного управления № 478 треста «Трансгидромеханизация» **А. В. Алексеев**, электросварщик строительного управления № 420 **М. Д. Балхамиошвилли**, шофер автобазы Волгобалтстроя **В. В. Бергер**, командир земснаряда «Северо-Западный-6» **Г. Н. Булатов**, начальник специализированного управления № 478 треста «Трансгидромеханизация» **Н. Г. Вавилов**, электросварщица управления механизации Волгобалтстроя **Н. А. Вавилова**, бригадир комплексного экипажа земснаряда специализированного управления № 478 треста «Трансгидромеханизация» **М. А. Вакарчук**, машинист бульдозера строительного управления № 419 **В. П. Виноградов**, машинист экскаватора управления механизации Волгобалтстроя **Б. В. Глупышев**, шофер автобазы Волгобалтстроя **Н. К. Гришин**, бригадир комплексного экипажа земснаряда специализированного управления № 478 треста «Трансгидромеханизация» **К. Ю. Дробь**, шофер автобазы Волгобалтстроя **А. П. Енин** и другие.

Орденом «Знак Почета» награждены 82 человека, медалью «За трудовую доблесть» — 108 и медалью «За трудовое отличие» — 113 человек.

Указы опубликованы в «Ведомостях Верховного Совета СССР» и в газете «Красный Север» за 19 и 20 мая 1965 года.



М. ШЕСТЕРИКОВ

ОТ МОРЯ ДО МОРЯ

Молодая дорога,
Волго-Балт голубой,
Ты встаешь на подмогу
Делу нашему
В строй!
Там, где баржи кружили,
Днищем землю скребя,
Мы тебя углубили,
Мы спрямили тебя.
И высокую воду
Тощим рекам навстречь,
Исправляя природу,
Заставили течь.
Для могучего флота
Мы по мерке своей
Прорубили ворота
В лето белых ночей.
И ты видишь:
На Свири,
На державной Неве
Волжский флаг бело-синий
Закипел в синеве.
На Онежском просторе —
Не каналом в обход —
От Азовского моря
Самоходка идет.
Путь не близок.
Но скоро
Груз доставит туда,
Где качает «Аврору»
Все твоя же вода...
Голубая дорога,
Путь на тысячи верст.

Отразила ты много
Неба синего,
Звезд.
Мы смещаем их, пеним,
Задеваем винтом,
Мы по синим ступеням
Через горы плывем.

Ветер флаги заборит,
Плещет в берег волна,
От Балтийского моря,
До Каспийского моря,
И до Белого моря,
Все она и она!

Плакат Б. Чередина.

А. С. ДРЫГИН,
первый секретарь Вологодского обкома КПСС

ВОПЛОЩЕНИЕ ИДЕИ ВЕЛИКОГО ЛЕНИНА

С ЧУВСТВОМ большой радости и гордости встретили трудящиеся нашей области Указ Президиума Верховного Совета СССР от 11 декабря 1964 года о присвоении Волго-Балтийскому водному пути имени Владимира Ильича Ленина. В этом государственном акте заложен глубокий политический смысл.

Сооружение Волго-Балтийского водного пути является одним из важнейших звеньев претворения в жизнь ленинской идеи о широком комплексном использовании богатейших водных ресурсов нашей Родины.

Как и многие другие свершения, строительство Волго-Балта было предопределено всем ходом исторического развития нашей страны, ее грандиозными успехами в развитии экономики и культуры. Именно в результате этого XXI съездом КПСС была поставлена задача создания глубоководной магистрали, соединяющей в единую водную систему основные внутренние водные пути Европейской части СССР. Решение этой проблемы предусмотрено в Программе КПСС, принятой XXII съездом.

Усилиями советских людей задача, которая многие десятилетия казалась непреодолимой, разрешена — Волго-Балтийский водный путь сдан в постоянную эксплуатацию. Вместо старой Мариинской системы на судоходной трассе протяжением в 361 км возведено пять крупных гидроузлов, включающих в себя семь крупноразмерных железобетонных шлюзов, три гидростанции, мощные плотины, дамбы, каналы и обширный комплекс вспомогательных сооружений.

Центральный Комитет КПСС и Советское правительство высоко оценили эту новую победу советского народа. В своем приветствии строителям Волго-Балта они писали:

«Центральный Комитет Коммунистической партии Советского Союза и Совет Министров СССР горячо поздравляют вас с успешным завершением и вводом в постоянную эксплуатацию Волго-Балтийского водного пути, имеющего большое народнохозяйственное значение. Пуск этой важнейшей глубоководной магистрали дает возможность соединить в единую систему основные внутренние водные пути Европейской части СССР, осуществить бесперевалочные перевозки грузов морским и речным транспортом в районы северных и южных морей страны».

Волго-Балт — крупнейшее гидротехническое сооружение мира, соединяющее пять морей — Балтийское, Белое, Черное, Азовское и Каспийское. Его по праву можно назвать Великим: он в четыре с половиной раза длиннее Панамского и более чем в два раза Суэцкого каналов. Благодаря Волго-Балту создаются новые возможности не только для укрепления экономических связей северо-западных, центральных и южных районов страны, но и для пропуска иностранных судов из Балтийского в Черное и Каспийское моря. При этом водный путь из Балтийского моря в порты Черного моря по сравнению с морским путем вокруг Европы сокращается более чем в два раза.

С пуском Волго-Балтийского водного пути открылись широчайшие перспективы для бурного развития речного транспорта на важнейших водных артериях страны. Объем грузовых перевозок по новому каналу увеличится, по сравнению со старой Мариинкой, в несколько раз и уже в ближайшие годы достигнет 10 миллионов тонн, а к 1970 году увеличится до 20 миллионов тонн. Резко сокращается стоимость перевозок.

По новому водному пути отныне пойдут мощные потоки самых разнообразных грузов. С Волги на Ленинград, в Карелию, Мурманскую и другие области отправятся в путь караваны судов с хлебом, углем, солью, продуктами химического производства волжских и уральских заводов, с нефтепродуктами. С севера на юг будут направляться лес, бумага, строительные материалы, машины, станки и приборы ленинградских заводов. Из районов Мурманской области водным путем будут поставляться апатиты и нефелины, железорудный концентрат для Череповецкого металлургического завода и другие продукты горнорудной промышленности.

Если раньше по Мариинской системе могли плавать только суда с максимальной грузоподъемностью до 800 тонн, то теперь по каналу идут крупнотоннажные озерные суда и суда смешанного плавания (типа «река-море») грузоподъемностью 2—2,7 тысячи тонн. Осуществлены опытные проводки судов грузоподъемностью 5 тысяч тонн.

С завершением строительства Волго-Балта открылся свободный путь для пассажирских лайнеров. Советские и зарубежные туристы теперь имеют возможность познакомиться с достопримечательностями, которыми так богата Вологодская область, с нашей северной природой, уникальными архитектурно-художественными памятниками, расположенными в старинных русских городах Белозерске и Кириллове. Они увидят наших замечательных людей — сталеваров, лесорубов, маслоделов, льноводов.

* * *

В широком географическом понятии Волго-Балтийский водный путь представляет собой трассу, проходящую через систему рек, озер и водохранилищ от Рыбинска до Ленинграда, протяженностью около 1100 километров. Долгое время на этом огромном пути имелось узкое место — водный участок старой Мариинской системы между Рыбинским водохранилищем и Онежским озером. Из-за его низкой пропускной способности приходилось проводить перевалку грузов с воды на железную дорогу, с крупных судов на мелкие.

Первоначальный проект переустройства Мариинской системы был утвержден еще в 1940 году. Но начатые работы были прерваны войной. Коренное переустройство водного пути от Череповца до Вытегры велось, главным образом, в последние три года.

Канал строился в сложных природных условиях. Его прокладывали через топи, болота и лесные чащи в торфяных и песчаных, глинистых и моренных грунтах. Нередко суровая природа Вологодского края сводила на нет работу строителей. Зимой бывало так, что взрыхленная ночью взрывами земля к утру превращалась в смерзшуюся груду, нередко весной котлованы заливали талые воды. Но природа не могла сломить мужество людей.

Строительство канала осложнялось также и тем, что его надо было вести без нарушения судоходства по старой Мариинской системе.

Для строительства были установлены предельно сжатые сроки. В мае 1964 года по каналу должна была открыться навигация. А между тем к 1 января 1962 года на стройке оставалось выполнить более половины физического объема работ, предусмотренных проектом. Требовалось удвоить, а на отдельных участках и утроить темпы.

Строители Волго-Балта не пожалели сил, чтобы скорее подарить Родине новую голубую магистраль. За сравнительно короткий срок они выполнили огромный объем работ. На трассе канала вынуты и перемещены миллионы кубометров грунта, уложены

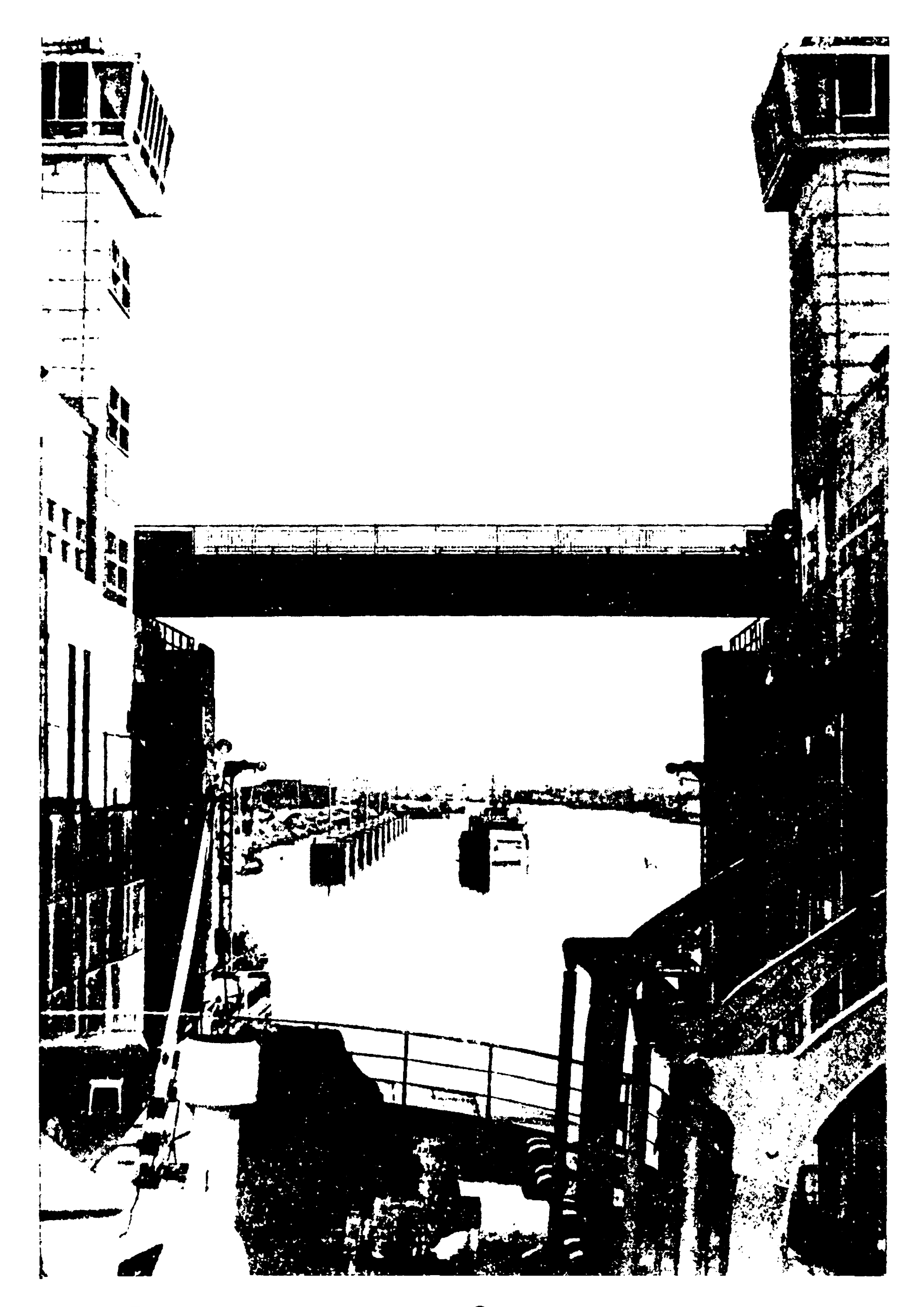
тысячи кубометров бетона и железобетона, смонтировано необходимое оборудование и металлоконструкции.

На вооружении строителей была современная техника. Строительство канала осуществлялось индустриальными методами при высокой степени концентрации технических средств на важнейших объектах. Все основные трудоемкие процессы по выемке и насыпи грунта, укладке бетона, монтажу металлоконструкций и оборудования были комплексно механизированы. Особенно высокий уровень механизации был достигнут на завершающем этапе строительства. В конце 1963 года и первом полугодии 1964 года на стройке работало 80 экскаваторов, более 140 бульдозеров, свыше сотни кранов, более полусотни земснарядов и до полутора тысяч автомашин.

Волго-Балт строила вся страна. Самое разнообразное оборудование, приборы, автоматику для шлюзов и гидростанций, строительные механизмы и металлоконструкции изготовляли и поставляли на стройку более 300 предприятий нашей Родины. Уникальные гидротехнические сооружения возводились умелыми руками советских людей, прибывших на Волго-Балт из различных уголков страны. Многие из них принесли сюда большой опыт, приобретенный на строительстве Волго-Донского канала имени В. И. Ленина и волжских гидростанций.

Активное участие в строительстве Волго-Балта принимала молодежь 36 краев и областей Российской Федерации и других союзных республик. Она пришла на стройку с заводов и фабрик, из колхозов, из рядов Советской Армии, а то и прямо со школьной скамьи. Строительство канала было объявлено ударной комсомольской стройкой. На Волго-Балте молодежь прошла суровую школу жизни и строительного производства. Сотни юношей и девушек при помощи и поддержке старших товарищей стали высококвалифицированными мастерами своего дела.

Замечательные кадры строителей и, прежде всего, механизаторов ковались в напряженном труде. Многие из них не только в совершенстве овладели основной специальностью, но и приобрели по две-три смежных профессии и с успехом применяли их на производстве. Коллектив строительства гордится экскаваторщиками Б. Глупышевым, Б. Полухиным, И. Пузырным, Г. Лагодиным; бульдозеристами М. Романовым и Н. Задрашко; крановщиками Б. Баженовым, А. Артамохиной, Б. Радченко и Ю. Волковым; шоферами В. Лущиком, В. Маренко, П. Гнедым; гидромеханизаторами А. Сапожковым, П. Тришкиным и многими другими, которые своим самоотверженным трудом создавали и умножали славу Волго-Балта. Как не сказать доброго слова в адрес инженерно-технических работников, подлинных организаторов производства,



Перед входом в первый шлюз. Отсюда начинается шлюзованная «лестница» на северном склоне Волго-Балта.

таких как И. М. Нагорных, П. Л. Пироговский, Н. Г. Вавилов, В. П. Борисов, Г. Д. Никольский, Л. С. Суслов, а также руководителей стройки А. С. Хмельницкого и П. Д. Батунера. С приходом их к руководству Волгобалтстроем в начале 1962 года темпы строительства резко возросли.

Во многом успех строительства был обеспечен наличием прогрессивного и весьма экономичного проекта, основанного на глубокой изученности природных условий. Главный инженер проекта Г. А. Крылов, ведущие проектировщики П. В. Баженов, М. А. Зайцев, А. В. Сорокин, И. З. Фрадкин и другие принимали активное участие в решении наиболее сложных вопросов, возникавших в ходе строительства.

Душой коллектива, связующим его звеном во всех малых и больших делах были коммунисты. Партийная организация строительства и ее комитет (секретарь парткома В. И. Логинов) держали ход строительства под повседневным вниманием и контролем. Партком развернул широкое соревнование между специализированными строительными управлениями, прорабствами, участками и бригадами за перевыполнение суточных заданий и наиболее высокопроизводительное использование строительной техники.

Коммунисты возглавили борьбу коллектива строителей за преодоление отставания, допущенного к началу 1962 года, и с честью выполнили поставленные партией и правительством задачи. Были внесены коренные изменения в технологию строительного производства, приложено немало сил к внедрению скоростных методов и новых приемов организации труда, перестроена по-новому работа подсобных предприятий. На строительстве шлюзов организовали потоки, все монтажные и строительные работы максимально совместили по времени. Выполнение уплотненных графиков было взято под строгий контроль хозяйственного руководства и партийной организации строительства.

Много усилий было приложено к механизации арматурных, опалубочных и бетонных работ. Так, например, изготовление арматурных каркасов и ферм блоков со строительных площадок вынесли в заводские условия, на арматурные дворы. Вместо одноярусных арматурных ферм внедрили многоярусные — на высоту трех блоков, что значительно ускорило производство бетонных работ. В качестве опалубки при бетонировании блоков шлюзов применялись железобетонные плиты-оболочки. Это позволило сократить время и объемы опалубочных работ, улучшить качество бетонирования. Укладка бетона в массивные головы шлюзов осуществлялась с помощью различного типа эстакад, сконструированных и изготовленных на месте. При работе земснарядов в тяжелых

грунтах были применены новые типы фрез собственной конструкции и дистанционное управление гидромониторами. Это позволило увеличить производительность механизмов в два раза.

Строители и механизаторы приняли на себя повышенные обязательства с расчетом досрочного завершения строительства канала. В каждом строительном управлении был разработан и осуществлен большой комплекс мероприятий по улучшению организаторской и воспитательной работы в коллективах строителей. Для оперативного контроля за выполнением совмещенного графика работ при парткоме был создан оперативный штаб. В него вошли члены парткома, партийный, комсомольский и профсоюзный актив, инженерно-технические работники. Штаб организовал ежедневное ночное дежурство на важнейших объектах. Дежурные члены штаба контролировали ход работы и оперативно на месте принимали меры к устранению тех или иных неполадок.

Партийная, профсоюзная и комсомольская организации вместе с хозяйственными руководителями поднимали коллектив строителей на выявление и использование внутренних резервов. Одной из конкретных мер в этом направлении явился месячник-смотр, проведенный под лозунгом: «Все резервы — на службу семилетке!»

Был создан институт политорганизаторов на важнейших участках стройки, проводилось систематическое освещение хода строительных работ в печати, по радио, в наглядной агитации.

На страницах многотиражной газеты «Строитель Волго-Балта» освещались ход строительства, жизнь, быт и культура строителей, популяризировалась новая строительная техника, настойчиво пропагандировалась передовая технология, передовые приемы в организации труда и производства, показывались лучшие люди стройки.

Партком и комитет ВЛКСМ сделали многое для организации политико-воспитательной и культурно-массовой работы среди молодежи и, прежде всего, по повышению квалификации молодых строителей и подъему их производственной активности. Во всех строительных управлениях и специализированных подразделениях были созданы комсомольско-молодежные бригады. Эти бригады, как правило, первыми включались в соревнование за коммунистический труд, брали на себя повышенные обязательства и личным примером вдохновляли коллектив. Добрую память оставили о себе комсомольско-молодежные бригады строителей во главе с Михаилом Никитиным, Анной Ченцовой, Виктором Калиничевым, шоферов — под руководством Александра Русанова и Василия Маренко, комплексная бригада во главе с Юрием Никулом и многие другие.

Молодые строители Волго-Балта вовлекались в активное управление производством и в работу общественных организаций. Во всех управлениях и подразделениях стройки комсомольцы и молодежь активно участвовали в работе постоянно действующих производственных совещаний, групп содействия партийно-государственному контролю, профсоюзных органов.

Партком и руководство стройки, проявляя повседневную заботу о росте молодых специалистов, смело выдвигали молодежь на руководящие посты. В подразделениях строительства работали советы молодых специалистов, которые рассматривали вопросы совершенствования технологии строительных работ, внедрения новой техники и передовых методов организации труда.

Большую работу провели группы содействия партийно-государственному контролю и отряды «Комсомольского прожектора». От их зоркого глаза не ускользали большие и малые недостатки, мешавшие нормальному ходу строительных работ, будь то неполадки на производстве, ненормальности в работе столовых и магазинов, неурядицы в общежитиях.

В лютые морозы и под проливным дождем, в слякоть, на пронизывающем ветру люди вели непрерывное наступление, мужественно преодолевая трудности. Трудовое напряжение на стройке особенно высокого накала достигло в 1963 и в начале 1964 года на Череповецком, Новинкинском и Пахомовском гидроузлах и на водораздельном канале. Земляная плотина Череповецкого гидроузла с объемом работ в 600 тысяч кубометров практически была возведена за один год. Успешно перекрыта пионерным способом крупная равнинная река Шексна. Производственное здание гидроэлектростанции с гидротурбинами капсульного типа на Череповецком гидроузле, несмотря на большую сложность строительных конструкций, построено за полтора года. Самый крупный на канале шестой шлюз, в который уложено более 100 тысяч кубометров бетона, возведен за 18 месяцев. Такого рекордного срока постройки гидросооружений подобного типа строительная практика еще не знала.

В напряженные дни предпускового периода на самые трудные и наиболее ответственные участки работ, такие, как шестой шлюз, 66 и 62-й каналы, по решению парткома и руководства стройки были направлены лучшие бригады коммунистического труда, передовики стройки. В строительных подразделениях создавались школы коммунистического труда. Здесь строители учились передовым методам и приемам работ.

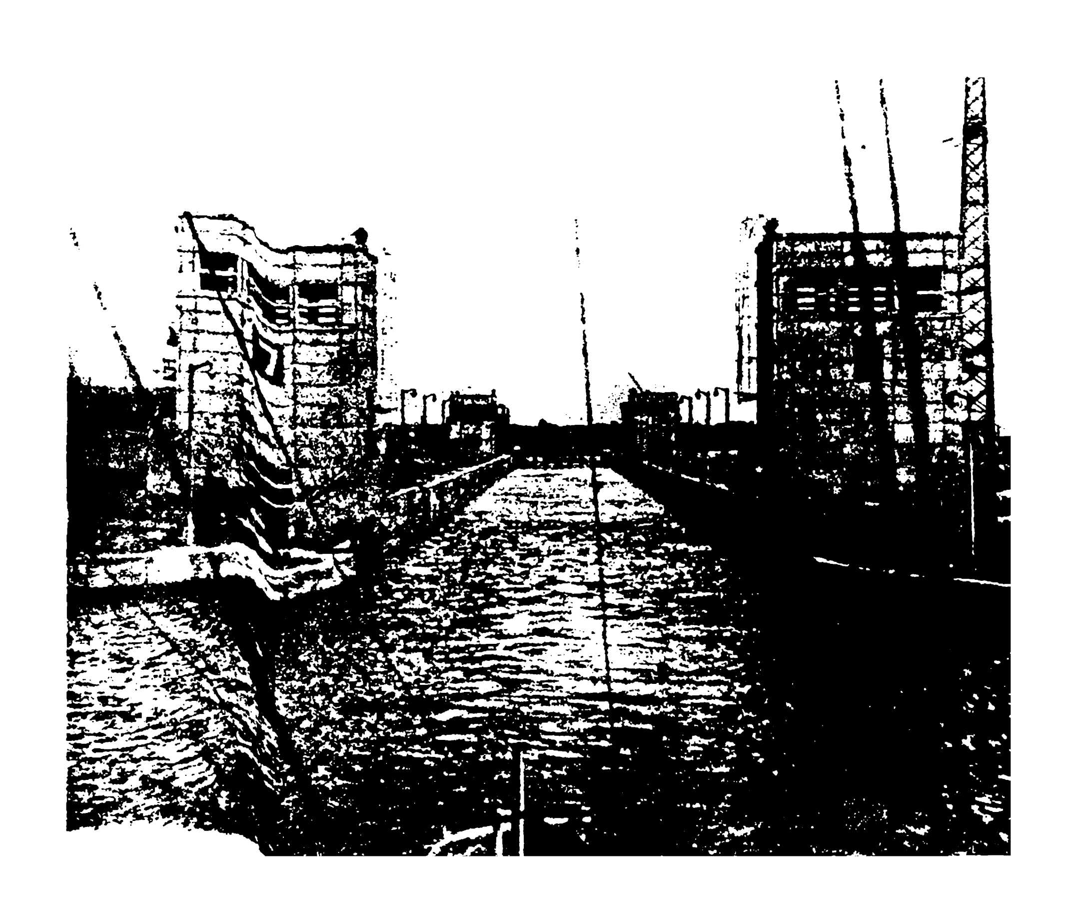
Строители Волго-Балта сочетали напряженный труд с разумным отдыхом. Сотни молодых людей после работы занимались в

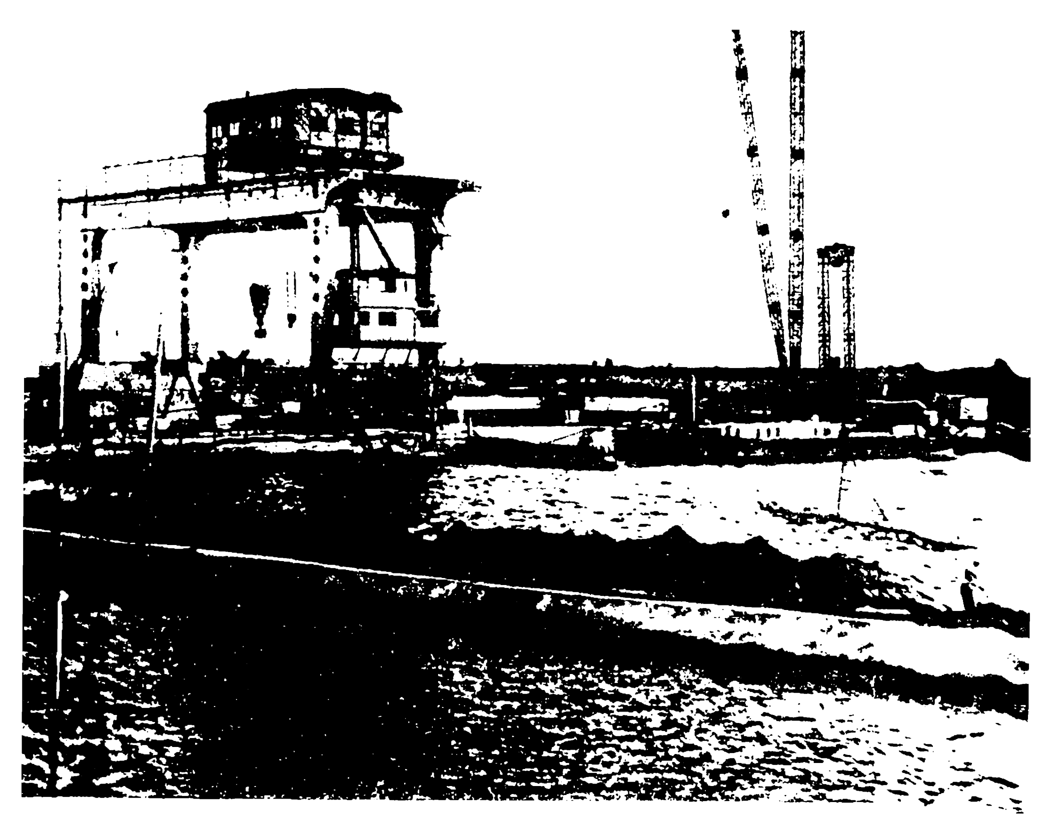
вечерних школах и техникумах, отдыхали в клубах, где можно было посмотреть новые кинофильмы, послушать лекцию, встретиться с писателями, художниками. Частыми гостями строителей были коллективы художественной самодеятельности Вологодского Дворца культуры железнодорожников и Череповецкого Дома культуры, артисты областного драматического театра и филармонии, а также гастрольные группы московских и ленинградских театров.

Строительство Волго-Балтийского водного пути находилось в центре внимания областной партийной организации. Вопросы подбора и расстановки кадров, их воспитания, контроля за выполнением принимаемых решений, организации социалистического соревнования, лучшего использования техники, повышения качества и снижения стоимости строительных работ, улучшения культурно-бытовых условий строителям и другие — были постоянно в центре внимания областного комитета партии. Особое значение придавалось подъему боевитости партийных организаций строительных управлений в борьбе за выполнение и перевыполнение планов, повышению уровня их организаторской и воспитательной работы. Ход строительства, особенно в наиболее напряженные периоды работ 1963 и 1964 годов, был предметом тщательного изучения на местах с последующим обсуждением на бюро обкома КПСС. На стройку регулярно выезжали секретари, члены бюро, ответственные работники обкома партии и облисполкома.

В начале 1964 года крайне напряженное положение создалось на строительстве гидротехнических сооружений северного склона канала. До открытия навигации оставалось несколько недель, а на гидроузлах было много незавершенных работ. Предстояло вынуть и отсыпать более полутора миллионов кубометров грунта, уложить 19 тысяч кубометров бетона, сделать около 50 тысяч квадратных метров креплений откосов плотин, дамб и каналов. Бюро обкома КПСС определило конкретные меры по ликвидации в течение марта — апреля отставания в выполнении общестроительных и особенно земляных работ. По решению бюро на стройку была направлена дополнительная рабочая сила. Землеройная техника и автотранспорт переведены на круглосуточную работу. Во всех стройуправлениях и прорабских участках введено суточное планирование с ежедневным подведением итогов. На участках с большим объемом работ были созданы комплексные бригады взрывников и шоферов.

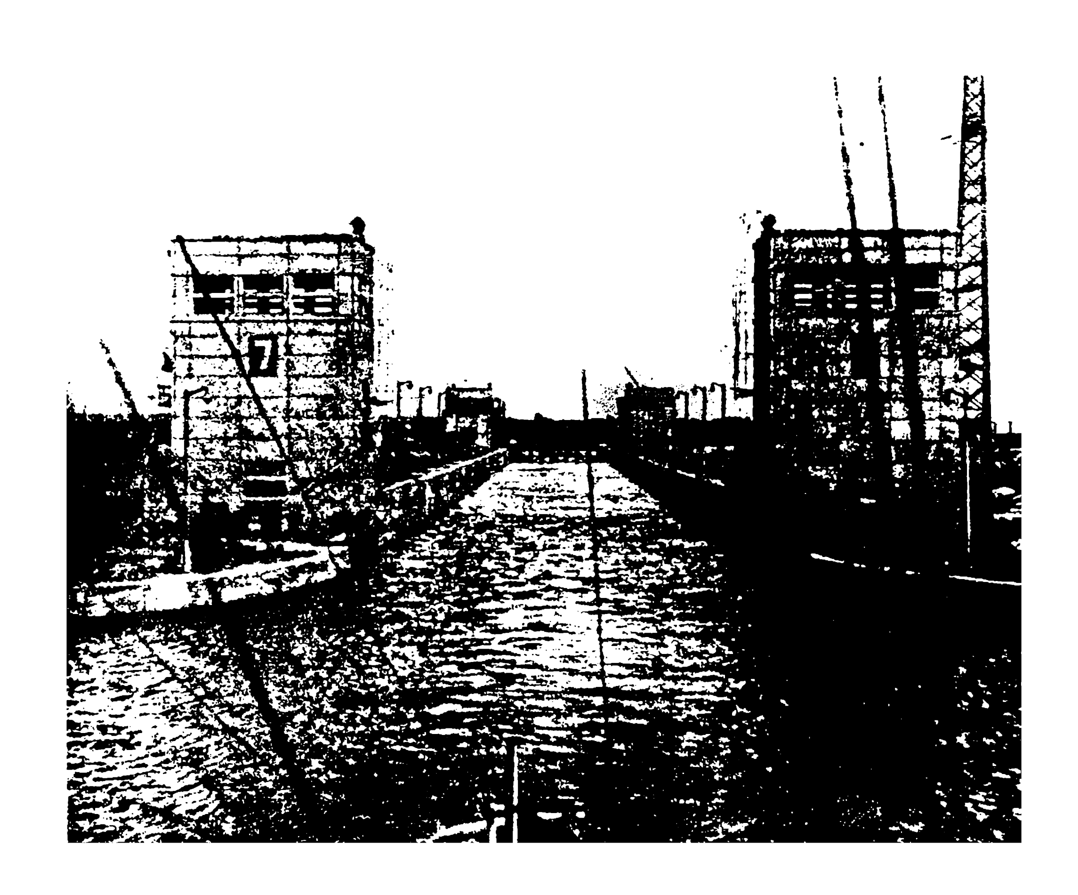
Для лучшего обслуживания и сокращения простоев строительных машин и механизмов сформированы «летучие» ремонтные бригады. Для прохождения практической учебы по освоению новой техники и оказания помощи в монтажных и наладочных

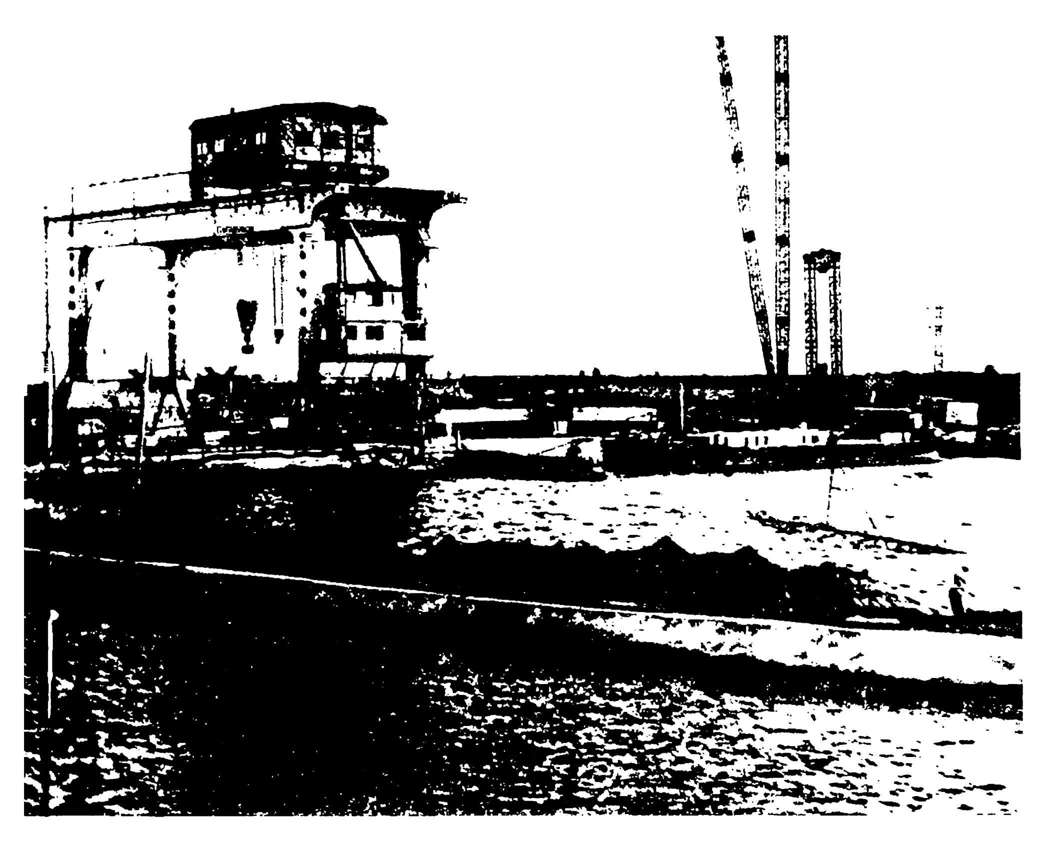




ЧЕРЕПОВЕЦКИЙ ГИДРОУЗЕЛ

Несколько лет назад трудно было представить, что вот здесь, на тихих берегах Шексны, поднимутся громадные башни шлюза-великана, будет построена ГЭС-невидимка и разольется самое юное на земле рукотворное море.


7



ЧЕРЕПОВЕЦКИЙ ГИДРОУЗЕЛ

Несколько лет назад трудно было представить, что вот здесь, на тихих берегах Шексны, поднимутся громадные башни шлюза-великана, будет построена ГЭС-невидимка и разольется самое юное на земле рукотворное море.

работах работники эксплуатации были направлены в распоряжение строительных организаций.

Выполнение решения бюро обкома КПСС контролировалось посылкой на место бригады специалистов и ответственных работников. Этот вопрос было рекомендовано обсудить на пленуме Вытегорского партийного комитета. Благодаря принятым мерам поставленная задача была решена. В начале июня по трассе канала прошли первые большегрузные суда. А всего в течение навигации 1964 года по каналу проследовало более 3600 судов.

В ходе строительства областной комитет партии привлекал хозяйственные организации и промышленные предприятия области для оказания помощи строителям Волго-Балта рабочей силой и автотранспортом, в изготовлении сборных железобетонных и деревянных конструкций, в сносе и переносе зданий и сооружений из зоны затопления. Лесозаготовительные предприятия выполнили большой объем работ по вырубке леса и очистке ложа Череповецкого моря и фарватера канала от пней и кустарника. В процессе строительства Волго-Балтийского водного пути перенесено на новое место более двухсот населенных пунктов, два предприятия, более трех тысяч хозяйственных построек. Значительная работа была проведена по подготовке кадров для эксплуатации канала.

Областной комитет партии не ослабляет внимания к Волго-Балту и после ввода его в действие. В начале октября 1964 года бюро обкома в своем решении «О ходе работ по благоустройству территории на трассе Волго-Балтийского водного пути» определило конкретные меры и задачи местных советских и хозяйственных органов по приведению всей территории, прилегающей к каналу, в культурный благоустроенный вид.

* * *

Пуск Волго-Балта открывает новые перспективы для дальнейшего развития народного хозяйства нашей области.

Трасса канала проходит по территории пяти районов: Череповецкого, Шекснинского, Кирилловского, Белозерского и Вытегорского.

Для обслуживания грузопассажирских перевозок вдоль трассы канала на территории области построено десять пристаней: Вытегра, Девятины, Анненский Мост, Липин Бор, Белозерск, Топорня, Горицы, Ирма, Иванов Бор, Шексна. Сооружены две механизированные переправы — Волоков Мост и Анненский Мост и ряд переправ на Череповецком водохранилище.

До строительства нового глубоководного пути наиболее отдаленные районы — Белозерский и Вытегорский, богатые запасами

леса и нерудных ископаемых, из-за недостатка транспортных связей, использовали свои природные богатства далеко не в полную меру. Теперь, при наличии полноводного пути, они будут быстро развивать свою экономику.

Особенно возрастет значение Вытегорского района и города Вытегры. Здесь уже в процессе строительства канала произошли серьезные перемены. На территории района воздвигнут каскад из четырех гидроузлов.

В Вытегре возникли новые предприятия, многоквартирные дома, здания культурно-бытового назначения, асфальтированные улицы, скверы. Город ярко озарился электрическим светом. Не надо искать старожилов, чтобы делать какое-то сравнение между Вытегрой наших дней и хотя бы довоенной — Вытегрой 1940 года. Вдоль трассы канала сооружаются благоустроенные поселки эксплуатационников. К югу от города широкой лентой протянулось асфальтированное шоссе, в сторону от которого, к гидроузлам, отходят также асфальтированные подъезды. По новому шоссе открыто грузовое и автобусное движение между городом, лесозаготовительными предприятиями и населенными пунктами района. Вытегорский речной порт с пуском в эксплуатацию Волго-Балта обогатился новой пристанью с грузовыми и пассажирскими причалами.

В предстоящем пятилетии намечается промышленное освоение богатого высококачественными известняками Белоручейского месторождения, расположенного на территории Вытегорского района. Отсюда известняк водным путем пойдет на Череповецкий металлургический завод.

Мало известный доныне поселок Шексна, на территории которого находится один из гидроузлов Волго-Балта, отныне стал узлом водных, железнодорожных и автомобильных путей с большими энергетическими ресурсами. Здесь будут развиваться мощности уже действующих предприятий и строиться новые.

С завершением строительства Череповецкого порта рудный концентрат с Кольского полуострова будет поступать на металлургический завод уже не по железной дороге, а водой. Это позволит сэкономить на перевозках многие десятки миллионов рублей и значительно снизить себестоимость череповецкого металла. Череповец теперь — крупный промышленно-портовый город.

В богатых запасами леса северо-западных районах области с каждым годом все больше развивается лесозаготовительная и деревообрабатывающая промышленность. С пуском в действие Волго-Балта продукция лесозаготовительных и лесоперерабатывающих предприятий получила удобный выход в безлесные южные районы

страны, а также в Ленинград. Если по старой Мариинской системе лесоматериалы сплавлялись и буксировались в мелких плотах, то теперь транспортировка леса осуществляется по-иному — в крупных озерных плотах и судах-лесовозах. В недалеком будущем доставка древесины непосредственно с места ее заготовки до потребителя будет доставляться только крупнотоннажными судами. Это позволит в несколько раз сократить время перевозок и ликвидировать потери древесины в пути. В этих целях лесозаготовительными и лесосплавными организациями области ведутся большие работы по расширению и реконструкции сплавных рейдов.

Водохранилища Волго-Балта создали огромные водные просторы. Возникли благоприятные условия для развития рыбного хозяйства, расширения сети рыболовецких хозяйств и рыбоперерабатывающих предприятий.

Резко улучшаются внутриобластные пассажирские перевозки. Так, например, если раньше для поездки из Белозерска до Вытегры требовалось более двух суток, то теперь лишь двенадцать часов. Расстояние от Череповца до Вытегры пассажирские теплоходы проходят за одни сутки.

Вместе с расширением и улучшением внутриобластных транспортных связей значительно расширяются и межобластные связи.

В настоящее время хозяйственными организациями и промышленными предприятиями области проводятся большие работы по благоустройству населенных пунктов и береговой полосы вдоль трассы канала. С завершением этих работ в расположенных на берегах Волго-Балта и прилегающих к нему городах Вытегре, Белозерске и Кириллове возникнут новые гостиницы, жилые дома, кинотеатры. Вся трасса канала украсится зелеными насаждениями.

Волго-Балт будет служить улучшению жизни, повышению благосостояния и культуры трудящихся нашей области, на благо всего советского народа.

Волго-Балтийский водный путь имени Владимира Ильича Ленина — наша гордость, наш вклад в борьбу за выполнение величественной Программы коммунистического строительства.



Вот они, лучшие люди строительства: нижний ряд (слева направо): плотник В. ШВЕЦ, электромашинист А. ЛОГИНОВ, штукатур В. КАЛИНИЧЕВ, плотник К. ЮРШЕЙС, штукатуры Л. ГОРЯЕВА и Г. ЧЕРНЯВСКАЯ, начальник земснаряда А. САМОЙЛОВ, бригадир А. ЧЕНЦОВА, секретарь парткома В. ЛОГИНОВ; средний ряд: начальник СУ-421 Б. ТРАХТМАН, начальник СУ-478 Н. ВАВИЛОВ, старший прораб Ф. ГРОМЫКО, машинист экскаватора И. ПУЗЫРНЫЙ, экскаваторщик И. ИЩЕНКО, шофер И. ГНЕДОЙ, бригадир крана А. МЕЛЬНИК, начальник СУ-420 И. НАГОРНЫХ, старший прораб П. ПИРОГОВСКИЙ, шоферы А. ГЛУПЫШЕВ, В. ЛУЩИК, электросварщица Н. ВАВИЛОВА; вверху: газорезчик А. ЩЕРБАНЬ, прораб И. ВОЙНШТОК, бригадир А. УШАКОВ, бетонщик Ю. НАКУЛ, начальник земснаряда 311 К. ДРОБЬ, шофер Н. ГРИШИН, бригадир В. СИКОРСКИЙ и электромонтажник В. НИКОЛАЕВ.



Шлюз готов. Распахнуты ворота.
Теплоход на берег шлет привет...
Вот она и кончена работа.
Кончена! И верится, и нет.
Но вглядись: белеют грани башен.
Вслушайся: стучит в бетон вода...
Так и вышло:
черт не так уж страшен,
как его малюют иногда.
Грозные удары непогоды —
снеговалы, стужи и дожди, —
плывуны и грунтовые воды —
все теперь осталось позади.
Все. И можно встать
с дружком в обнимку,
робу самолучшую надеть
и, чтоб внуки помнили, на снимке
облик свой для них запечатлеть.
Пусть глядят. Такими были деды!
Улыбались, глядя в объектив,
сердцем все величие Победы
в этот миг нежданно ощутив.
Пусть глядят на этот отпечаток
и захлопнуть книгу не спешат.
Пусть они за жизнь свою, внучата,
что-нибудь подобное свершат!

Сергей ВИКУЛОВ.

ВОЛГО-БАЛТ

ХРОНИКАЛЬНО-ДОКУМЕНТАЛЬНЫЙ РЕПОРТАЖ



* * *

Вступил в строй Волго-Балтийский водный путь имени В. И. Ленина. Гидростроители вручили речникам ключ от пяти морей. С юга на север и с севера на юг плывут теперь по новой голубой дороге большегрузные суда, белоснежные лайнеры и быстроходные «Ракеты». По всей многокилометровой трассе вспыхивают перед ними зеленые огни светофоров.

Следует сказать, что у Волго-Балта трудная биография. Работы на трассе не раз приостанавливались. Люди вынуждены были брать путевки на другие стройки, а потом снова возвращались в край лесов и озер.

Ниже публикуется хроникально-документальный репортаж со строительства Волго-Балта. В скупых, предельно сжатых строках, написанных по горячим следам событий, запечатлена летопись ударной стройки. Из множества фактов отобраны наиболее важные и значительные.

При составлении репортажа использованы материалы газет «Красный Север», «Вологодский комсомолец», «Строитель Волго-Балта», «Северо-Западный водник» и архивы управления «Волгобалтстрой».

Репортаж подготовлен к печати В. М. МАЛКОВЫМ.

* * *

ГОД 1933.

В период начавшейся индустриализации страны развитие грузовых перевозок из Ленинграда к Волге сдерживалось недостаточной пропускной способностью Мариинской системы. Реконструировать эту систему, пришедшую в ветхость, оказалось экономически не целесообразным. Проектным организациям было дано задание приступить к составлению проекта нового глубоководного пути.

ГОД 1934.

МАЙ. В Прионежье, на водораздел Вытегры и Ковжи, в верховья Шексны и Вышний Волочек, на побережье Ладожского озера прибыли партии изыскателей. Вновь были изучены три старых направления Волго-Балтийских соединений — Мариинское, Тихвинское и Вышневолоцкое. При сопоставлении полученных результатов наиболее выгодным и экономичным для прокладки канала оказался Мариинский вариант. Искусственное соединение здесь должно было преодолеть меньшее падение. На Вышневолоцкой системе требовалось построить 15 шлюзов, на Тихвинской—16, а на Мариинской—вдвое меньше.

Начавшаяся в то время реконструкция реки Свири и намечавшееся сооружение Рыбинского водохранилища на Шексне явилось дополнительным фактором в пользу переустройства водного пути на участке Череповец — Вытегра.

ГОД 1935.

АВГУСТ. Правительственная комиссия, рассмотрев представленные проекты соединения Волги с Балтикой, приняла Мариинский вариант. Было принято решение начать переустройство обветшалой «Мариинки» в верховьях Волги, а затем приступить к работам на других участках многокилометровой трассы.

ОКТЯБРЬ. Вблизи г. Рыбинска, у дер. Переборы, там, где Шексна впадала в Волгу, началось сооружение Рыбинского гидроузла.

ГОД 1939.

В решениях XVIII съезда партии дана директива приступить к созданию единой глубоководной транспортной системы в Европейской части Советского Союза. Важным звеном в этой системе должен был стать Волго-Балтийский путь.

ГОД 1940.

Советское правительство окончательно утвердило Мариинское направление Волго-Балтийского соединения. В районы Шексны и Вытегры прибыли строители. Началось сооружение первых гидроузлов, но работы были прерваны Великой Отечественной войной. В период войны по Мариинской системе осуществлялось снабжение войск Ленинградского фронта и эвакуация населения из блокированного Ленинграда.

ОКТЯБРЬ. После того, как основные бетонные сооружения Рыбинского гидроузла были готовы, русло Волги перекрыли. Началось наполнение Рыбинского водохранилища.

ГОД 1941.

МАЙ. По новому рукотворному Рыбинскому морю пошли первые суда.

НОЯБРЬ. В трудных условиях военного времени гидростроители смонтировали на Рыбинской гидроэлектростанции первую турбину. Волга послала электрический ток в Москву. Враг не ожидал такого чуда. На картах фашистских летчиков Рыбинская ГЭС значилась бездействующей.

ГОД 1942.

ЯНВАРЬ. На Рыбинской гидроэлектростанции вступила в строй вторая турбина. Энергетический баланс столицы пополнился. Всего за время войны Рыбинская ГЭС дала стране 2 миллиарда 680 миллионов киловатт электроэнергии.

ГОД 1945.

МАЙ. Вода в Рыбинском море продолжала прибывать. 9 мая, в День победы, она достигла заветной красной черты. Создание водохранилища закончилось.

— Через Рыбинский гидроузел по Рыбинскому водохранилищу к Москве и Череповцу пошли крупные суда. Впервые за всю историю волжского судоходства в верховьях Волги им не грозили мели и перекаты.

АВГУСТ. На Рыбинском гидроузле сдана в эксплуатацию третья турбина. Большую помощь гидростроителям оказали ленинградские заводы «Электросила» и Кировский.

ГОД 1947.

Совет Министров СССР принял решение о возобновлении работ по сооружению Волго-Балтийского водного пути. В период 1947—1949 годов продолжалось строительство временных жилых домов для рабочих и подсобных предприятий.

ГОД 1950.

У Онежского озера, там, где в него впадает река Вытегра, начались работы по углублению и расширению судоходного канала.

ГОД 1952.

После завершения строительства Волго-Донского канала имени В. И. Ленина гидростроители получили приказ: ехать на Волго-Балт. В Вытегру и на Шексну были перебазированы коллективы Чапурниковского и Донского строительных районов «Главгидроволгодонстроя».

— В Вытегре на базе «Главгидроволгодонстроя» организовано Главное управление строительства Волго-Балтийского водного пути «Главгидроволгобалтстрой».

А. С. ХМЕЛЬНИЦКИЙ,

начальник Волгобалтстроя

КЛЮЧ К ПЯТИ МОРЯМ

Сбылась многовековая мечта русского народа: пятого июня 1964 года вступил в строй Волго-Балтийский водный путь имени В. И. Ленина, заменивший собой старую Мариинскую водную систему. Крупнотоннажные суда пошли из Балтики и Севера к берегам Каспийского, Азовского и Черного морей.

На Всемирной выставке в 1913 году в Париже Мариинская система после значительной реконструкции была отмечена Большой золотой медалью как выдающееся достижение русской инженерной мысли, а второго ноября 1963 года в районе Новинкинского гидроузла река Вытегра третий раз была перекрыта плотиной, и старая Мариинка, прослужившая людям более полутора веков, навсегда ушла в прошлое. Какой гигантский скачок! Две эти даты разделяет срок меньший, чем продолжительность жизни одного поколения, — всего пятьдесят лет. Но каким крутым историческим водоразделом легли они в судьбах всего человечества!

В октябре 1917 года созданная великим Лениным Коммунистическая партия привела рабочих и крестьян России к всемирно-исторической победе. Под руководством партии за годы Советской власти наша Родина превратилась в могучую социалистическую державу. Советский народ, вооруженный решениями XXII съезда КПСС, победоносно строит коммунизм.

Конец устаревшей, отставшей от современного уровня техники Мариинской системы и замена ее Волго-Балтийским водным путем имени В. И. Ленина — одно из последствий грандиозных исторических сдвигов, меняющих лицо земного шара. По сравнению с самими сдвигами событие это, конечно, не очень значительно. Но и в нем, как в капле воды, отражается все величие нашей эпохи.

Об экономическом значении Волго-Балта убедительно свидетельствуют два документа: Программа Коммунистической партии Советского Союза и карта внутренних водных путей Европейской части СССР.

В программе, принятой на XXII съезде КПСС и ставшей знаменем всего советского народа, ставится задача создания единой глубоководной системы, соединяющей основные водные пути Европейской части СССР. А карта показывает уже созданные гигантские гидросооружения, которыми справедливо гордится советский народ: Беломорско-Балтийский канал, реконструированную реку Свирь, каскады гидростанций и искусственных морей Волги и Камы, канал имени Москвы, Волго-Донской канал имени В. И. Ленина. Эти разобщенные звенья глубоководной системы соединил в единый путь Волго-Балт, связавший пять морей: Белое, Балтийское, Каспийское, Азовское и Черное.

После свершения Великой Октябрьской социалистической революции В. И. Ленин говорил: «Работа водного транспорта представляет сейчас для Советской России совершенно исключительную важность и значение...*). Выполняя указания В. И. Ленина, наша партия, весь советский народ проделали огромную работу по реконструкции водных путей и развитию речного транспорта.

Вопросу создания Волго-Балтийского водного пути было уделено большое внимание в решениях XVIII съезда партии, но вероломное нападение гитлеровской Германии на Советский Союз помешало их осуществлению. Снова к этому вопросу вернулся XIX съезд КПСС. Однако окончательно судьбу строительства предопределил XXI съезд нашей партии, внесший Волго-Балт в число важнейших строек семилетки. Был установлен срок его завершения — 1965 год.

Целью строительства Волго-Балтийского водного пути являлось соединение между собою глубоководных путей Донского, Волжско-Камского и Северо-Западного бассейнов, разобщенных участком устаревшего водного пути от Рыбинского водохранилища до Онежского озера, хотя в строго географическом понимании Волго-Балтийский водный путь — это водная система, соединяющая реку Волгу с Балтийским морем. Путь проходит от Ленинграда по реке Неве, Ладожскому озеру, реке Свирь, Онежскому озеру, реке Вытегре, по каналу через водораздел между реками Вытегрой и Ковжей, по реке Ковже, Белому озеру, реке Шексне и Рыбинскому водохранилищу, общей протяженностью около 1100 километров.

---

*) В. И. Ленин. Соч., изд. 4-е, т. 30, стр. 399.

В результате проведенных работ по строительству канала имени Москвы, Волго-Донского канала, Цимлянского гидроузла на Дону и ряда крупнейших гидроузлов на Волге обеспечивалось транзитное плавание по Волге и Дону судов грузоподъемностью до пяти тысяч тонн.

Беломорско-Балтийский канал и два гидроузла на Свири имеют те же судоходные глубины, что и на Волге. Однако глубоководные пути южных бассейнов были отделены участком устаревшего водного пути от Рыбинского водохранилища до Онежского озера. Шлюзованный водный путь на этом участке, протяженностью в 361 км, именовавшийся Мариинской системой, был построен в 1799—1810 годах. В течение прошлого столетия он трижды капитально перестраивался.

Отсутствие сквозного судоходства между Северо-Западным водным бассейном и Волгой создавали большие затруднения в доставке волжских грузов — хлеба, соли, металла, химических грузов, нефтепродуктов и других в Ленинград, в районы Карельской АССР и Мурманской области, а также на экспорт.

Все грузы, идущие с Волги, Камы и Дона в крупнотоннажных самоходных судах и в несамоходных баржах грузоподъемностью до трех тысяч тонн, в основной массе перегружались в портах Верхней Волги (Ярославле и Рыбинске) на железную дорогу. Лишь незначительная часть их поступала на Волго-Балтийский путь. Для этого они должны были перегружаться в Череповце в суда с максимальной грузоподъемностью 700 тонн.



Проследовав по участку с ограниченными путевыми габаритами от Череповца до Вытегры, грузы, направлявшиеся на морские и озерные пути, в направлении на Петрозаводск или к Белому морю, должны были вновь перегружаться на озерный и лихтерный флот в Вытегре или Вознесенье.

Крупные грузовые перевозки осуществлялись по железным дорогам параллельно водным путям Северо-Западного бассейна из районов Кольского полуострова, откуда вывозится апатитовый концентрат на суперфосфатные заводы, расположенные в районах Центра, Урала и Юга, и железная руда на Череповецкий металлургический. В последние годы поток грузов с Кольского полуострова уже достигал 10 миллионов тонн. Все это создавало чрезмерную загрузку железных дорог.

Ввиду незначительного количества транзитных перевозок, транспортное значение Мариинской системы сводилось в основном к перевозкам леса и других грузов, поступавших из районов водного тяготения к участку Верхней Шексны, Белого озера, рек Ковжи и Вытегры. Здесь этот путь являлся единственной транспортной магистралью.

Путь от Череповца до Ленинграда — 914 км — покрывался несамоходными баржами за 18 суток. Стоимость перевозок была значительно выше, чем по железным дорогам.

За шестьдесят с лишним лет эксплуатации после очередной реконструкции деревянные сооружения Мариинки пришли в крайнюю ветхость. Система в целом уже не соответствовала современным требованиям и являлась барьером, разделявшим основные водные бассейны Европейской части СССР.

Так было вчера. А сегодня в строй действующих вступил Волго-Балтийский водный путь. Остались позади годы напряженного, целеустремленного и творческого труда многотысячного коллектива.

За время строительства Волго-Балта выполнено более 63 миллионов кубометров земляных работ, из них 8 миллионов отсыпано в напорные гидротехнические сооружения. Уложено в сооружения более 750 тысяч кубометров железобетона и 655 тысяч кубометров гравия и камня в дренажи, фильтры, банкеты и каменное крепление. Смонтировано 14 тысяч тонн металлоконструкций и оборудования.

Волго-Балтийский водораздел, падение которого к Балтике составляет 80 метров и к Волге 13,5 метра, преодолевается двухсторонним каскадом из пяти гидроузлов. На северном склоне, на реке

Девятинская плотина старой Мариинки.

Вытегре, сооружено четыре гидроузла: Вытегорский, Белоусовский, Новинкинский и Пахомовский, а на южном склоне, на реке Шексне, один — Череповецкий.

На трассе протяженностью 361 километр в состав комплекса сооружений входят: 7 судоходных шлюзов с камерами в два раза длиннее, чем на волго-донских шлюзах, 3 гидростанции, 4 водосброса, 5 земляных плотин и 19 дамб с напором воды, достигающим 23 метров, 5 мостовых переходов, 3 поворотных моста оригинальной конструкции, 6 паромных переправ, 11 пристаней, около 400 километров высоковольтных линий электропередач, 13 электроподстанций, 10 тысяч проводокилометров магистральной связи, 5 жилых поселков, 4 искусственных водохранилища с комплексом сооружений.

Самое большое водохранилище — Череповецкое. Площадь его 1670 квадратных километров, длина 265 километров, ширина в озерной части — 45 км, ширина разливов в речной части — 20 км, объем воды 6,5 миллиарда кубометров.

Из общей трассы 361 километр, суда следуют 294 километра по созданным водохранилищам и 67 километров по прорытым судоходным каналам и шлюзам.

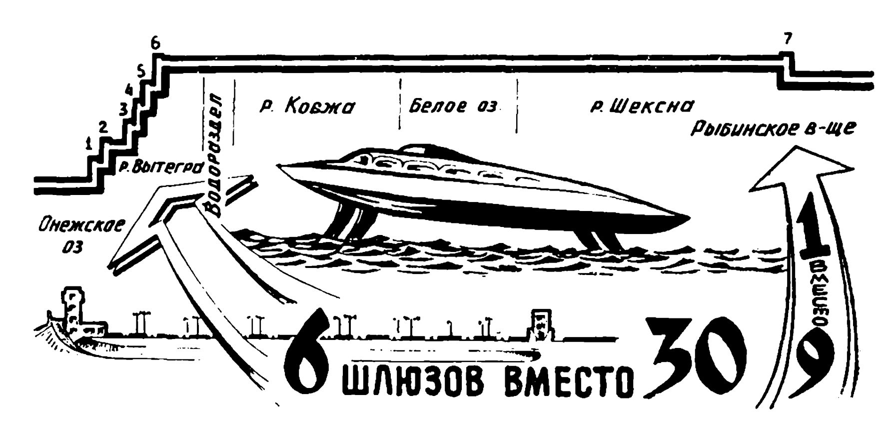
Район всего строительства отличается суровым климатом, пересеченным рельефом местности, обширностью заболоченных и залесенных пространств с тяжелыми геологическими условиями. Ближайший на северном склоне Вытегорский гидроузел находится далеко от железной дороги. Автомобильных дорог с твердым покрытием не было. Основной транспортной коммуникацией являлась отжившая свой век Мариинка.

Работая творчески и изыскивая возможности ускорения сооружения канала, строители и дирекция канала внесли предложение не строить двух гидроузлов в составе двух шлюзов, плотины, водосброса и насосной станции. Было решено пройти участок водораздела между намечавшимися 7 и 8 шлюзами глубокой выемкой и создать единый бьеф между 6 шлюзом на реке Вытегре и 9 шлюзом на реке Шексне.

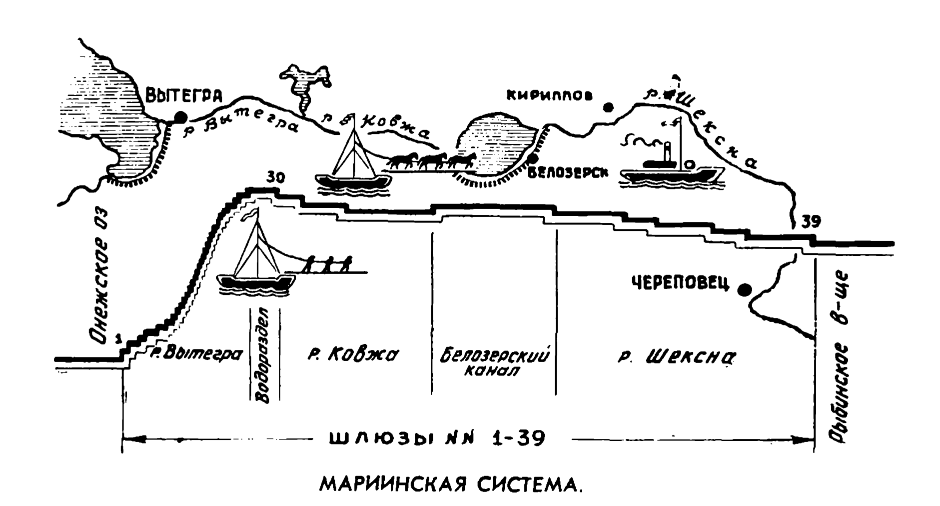
Вновь принятый вариант проекта увеличил объем земляных работ более чем на 21 миллион кубометров, но зато уменьшил количество сложных гидротехнических сооружений. Строительные работы на этом участке канала сводились в основном к глубоким земляным выемкам с применением прогрессивного метода разработки земли способом гидромеханизации. Уменьшился объем железобетона более чем на 180 тысяч кубометров. Отпала необходимость строительства сложного, дорогостоящего комплекса производственных предприятий, большого количества жилья и дорог.

ПРОДОЛЬНЫЕ ПРОФИЛИ

Волго-Балтийского водного пути им. В. И. Ленина
и Мариинской системы



ВОЛГО-БАЛТИЙСКИЙ ВОДНЫЙ ПУТЬ.



МАРИИНСКАЯ СИСТЕМА.

Исключена насосная подкачка воды для питания водораздела. Улучшились условия судоходства — сократилось количество шлюзований, уменьшились эксплуатационные расходы, ускорилось движение судов по каналу.

После XXII съезда партии волгобалтовцы, приняв социалистическое обязательство досрочно ввести в эксплуатацию канал, из месяца в месяц перевыполняли резко возраставшие объемы строительно-монтажных работ.

Каждый год ознаменовывался новыми трудовыми победами. В мае 1961 года были введены в действие Вытегорский и Белоусовский гидроузлы. В ноябре 1962 года строители доложили проходившему в Москве Пленуму ЦК КПСС о перекрытии реки Шексны в створе Череповецкого гидроузла. Весной 1963 года был введен в действие Череповецкий гидроузел.

Череповецкая гидростанция — одно из самых сложных гидротехнических сооружений на канале. Подобного типа сооружения в Советском Союзе возводились впервые. На гидростанции устанавливаются горизонтальные агрегаты капсульного типа, изготовленные в Ленинграде. Особенностью такого агрегата является размещение малогабаритного генератора и примыкающей к нему части ротора в одной общей металлической капсуле, которая имеет обтекаемую форму и располагается непосредственно внутри водяного потока. А это позволяет наиболее полно и эффективно использовать энергетические преимущества горизонтальных турбин. Подсчитано, что при установке таких турбин на гидростанциях достигается 22 процента экономии по сравнению с обычными турбинами.

Здание Череповецкой ГЭС удачно совмещается с водосбросом, который расположен над блоками агрегатов. Сама станция и ее машинный зал находятся под водой. По своим размерам эта гидростанция в несколько раз меньше такой ГЭС, как Волховская, но мощность ее значительно больше.

Если многие наши инженеры и техники уже имели большой опыт в строительстве обычных гидротехнических сооружений, то возведение Череповецкой ГЭС было как для проектировщиков, так и для строителей делом новым, неизведанным и трудным. Много, например, пришлось поработать проектантам, строителям и монтажникам, чтобы увязать между собой строительные и монтажные чертежи. Ряд узлов пришлось перепроектировать уже в процессе строительства.

Несмотря на все сложности и трудности, коллектив, возглавляемый в основном молодыми инженерами, с поставленной задачей справился. С начала навигации 1963 года Череповецкий

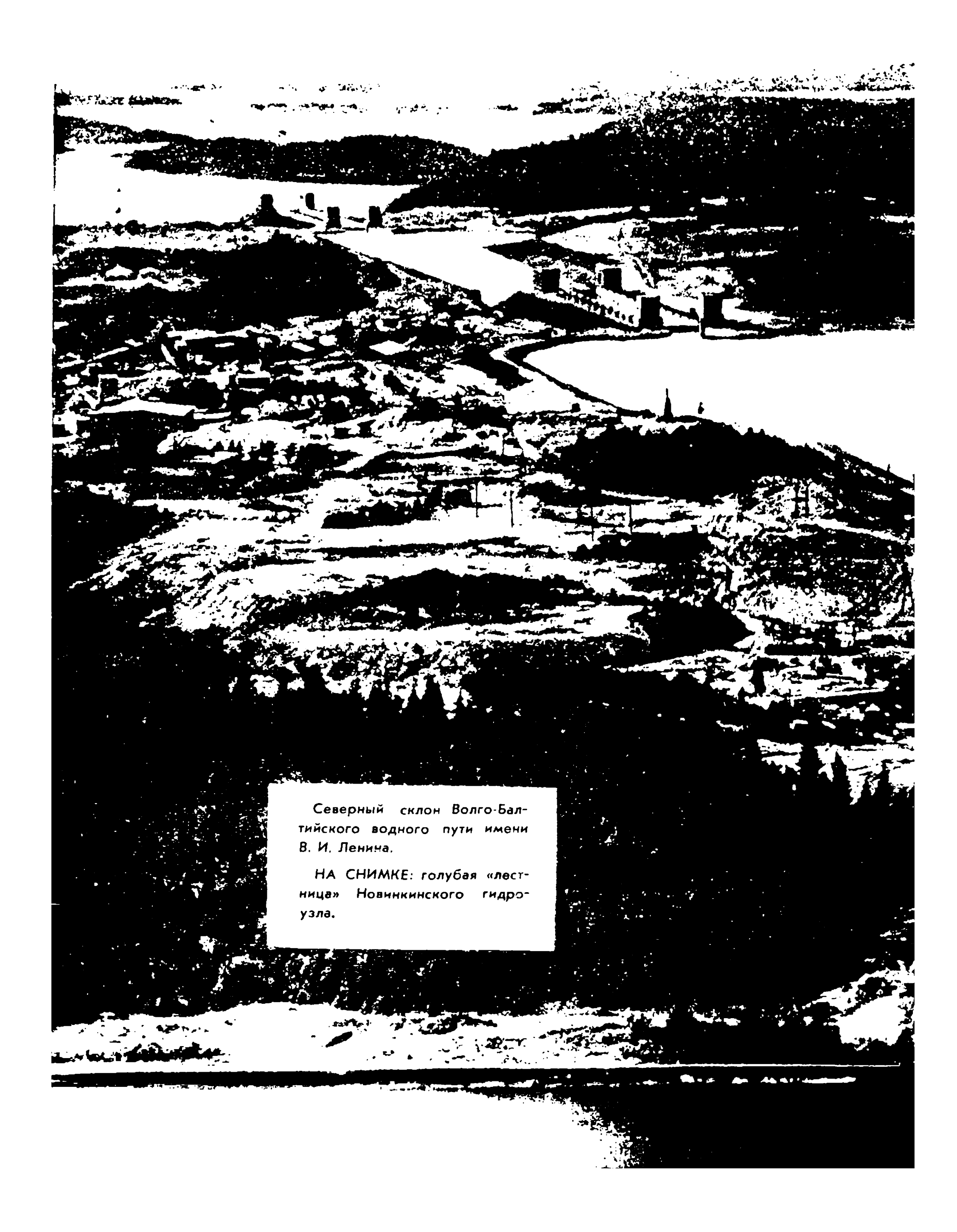
гидроузел начал пропускать суда. Речники получили участок глубоководного пути протяженностью более 250 километров.

С перекрытием в третий раз р. Вытегры в створе Новинкинского гидроузла старая система уже больше не могла действовать. Закончились «мариинские мытарства», как говорили речники. Открытие навигации 1964 года было поставлено в зависимость от готовности всего Волго-Балтийского водного пути к пропуску судов. А что такое пропустить суда? Это значит, нужно иметь уже готовыми и опробованными все сложные многочисленные гидротехнические сооружения. Что-то упустить, недоделать, допустить оплошность — нельзя. Водная стихия — неумолимый контролер. Она не делает скидок никому и ни на что. Обнаружив слабое место, вода устремляется к нему и в течение минут и даже секунд может привести к катастрофе не только на этом сооружении, но и на всех ниже расположенных.

Задача стояла большая и сложная, но воля строителей была непреклонна. Правильно оценив ответственность и сложность создавшейся обстановки, строители тщательно разобрались с составом работ, дали инженерные решения по их исполнению, определили количество технических средств, механизмов, материальных ресурсов, определили сроки, согласовали все работы с многочисленными субподрядными организациями и составили единый совмещенный график строительно-монтажных работ по досрочному окончанию Волго-Балта.

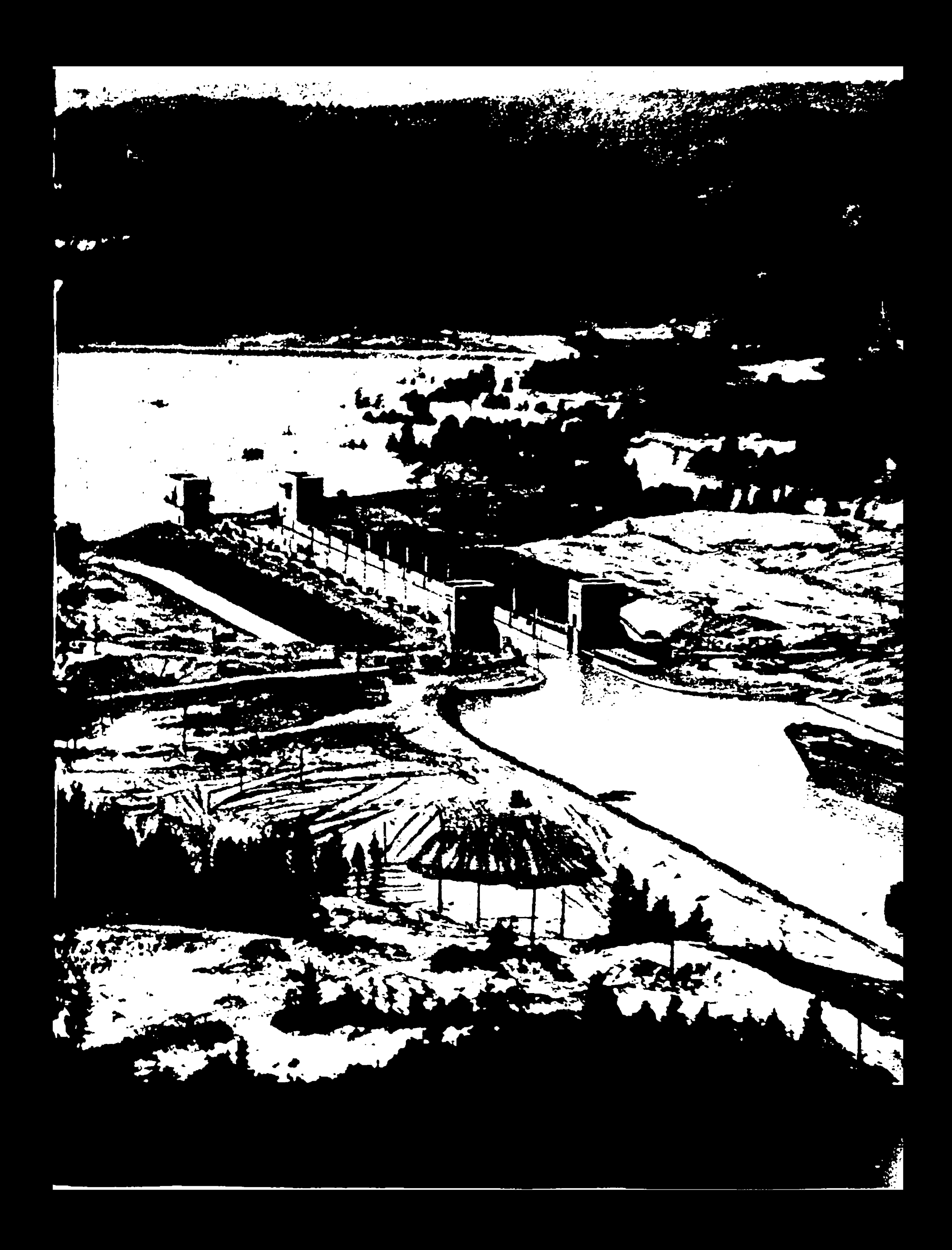
На стройке не оставалось «второстепенных объектов». Все нужно, все важно, все срочно! Поэтому требовалась строгая дисциплина и четкая увязка работ всех строительных и субподрядных организаций. Нельзя было допускать, чтобы кто-нибудь не выполнил в срок установленное задание, так как это могло повлечь за собой срыв в других подразделениях, работы которых тесно переплетались. На стройке все подчинялось графику. На решающие участки были поставлены лучшие инженерные кадры, коммунисты и комсомольцы, способные решить ответственные задачи.

Объединенный партком строительства взял под строгий повседневный контроль выполнение работ. Был создан комсомольский штаб и комсомольский «прожектор», которые также включились в борьбу за совмещенный график. Ежедневный анализ хода работ, выдача заданий включительно до рабочего звена, на отдельный механизм, ежедневный контроль и помощь дали хорошие результаты. На стройке стало правилом в конце каждого месяца обсуждать на расширенном заседании объединенного постройкома выполнение социалистических обязательств каждым подразделением. Победителям присуждалось переходящее Красное Знамя.



Северный склон Волго-Балтийского водного пути имени В. И. Ленина.

НА СНИМКЕ: голубая «лестница» Новинкинского гидроузла.



Так в крепком содружестве партийной организации, руководства строительства, профсоюзной организации и полуторатысячной армии комсомолии мы старались не упускать время, лучше использовать имеющиеся возможности, развертывать массовое социалистическое соревнование и всемерно развивали движение за коммунистический труд.

Хорошо работали на строительстве гидромеханизаторы и речники Северо-Западного бассейнового управления. В самых необжитых и отдаленных местах трассы нового канала они выполнили большую часть земляных работ.

Спецуправление гидромеханизации № 478 Госкомитета по транспортному строительству успешно справилось с работами по сквозной прорези водораздела протяженностью 40 километров. Глубина выемки здесь достигала 35 метров. Еще ни на одной стройке гидромеханизаторам не приходилось работать в столь сложных и тяжелых геологических условиях, как на Волго-Балте. Тяжелые плотные грунты были покрыты толстым слоем торфа, который зачастую сползал в уже отработанный канал и увлекал за собой целые лесные массивы, пульповоды, временные линии связи и энергоснабжения. На глубоких прорезях строители часто наталкивались на ранее похороненные деревянные сооружения еще петровских времен, на огромные валуны и скальные участки. Плотные засоренные камнями и пнями глины, которые не могли разрабатывать земснаряды обычными фрезами, размывались гидромониторными установками. Особенно хорошо работали на стройке экипажи земснарядов № 306 — начальник М. А. Вакарчук, № 315 — начальник П. А. Тришкин, № 305 — начальник М. П. Чикишев и другие.

Последние два с половиной года, невзирая на распутицу и суровые зимы, строители самоотверженно, в три смены, по скользящему графику без выходных дней непрерывно устанавливали на высоких отметках арматуру, опалубку и укладывали бетон. Ввиду сильных морозов приходилось применять тепляки, теплую опалубку, паро- и электропрогрев. В этих условиях образцы настоящей самоотверженности проявляли бригады коммунистического труда А. И. Шоничева, А. П. Беляева, М. С. Никитина, Ф. Ф. Скоробреха, А. Н. Ченцовой и другие.

Решающую роль на стройке играли механизаторы — экскаваторщики, бульдозеристы, крановщики, шоферы, трактористы. От их слаженности зависел успех дела. В тяжелых условиях они хорошо потрудились и выполнили огромные объемы работ.

В горячие решающие дни (а их было очень много) такие товарищи, как бригадир бригады коммунистического труда шоферов

делегат XXII съезда КПСС В. А. Лущик, машинисты экскаваторов И. В. Пузырный и И. Ф. Ищенко, машинисты бульдозеров К. А. Мицкевич и Ю. Н. Волков, электросварщица депутат областного Совета Н. А. Вавилова и многие другие сутками не покидали строительные площадки.

Большое внимание было уделено созданию своей производственно-технической базы, без которой невозможно вести строительство высокими темпами. На трассе канала были сооружены причалы, каменные и гравийные карьеры, гравиесортировочные фабрики, полуавтоматические бетонные заводы, заводы плит-оболочек и сборного железобетона, арматурные дворы, ремонтно-механические заводы, автобазы, кислородные установки, деревообрабатывающие заводы и другие предприятия. Ко всем основным сооружениям подведены асфальтированные дороги. Большие работы проделаны по строительству энергосистемы. Многое было сделано по жилищному строительству как в г. Вытегре, так и по трассе. Все это значительно укрепило «тылы» стройки и создало необходимые условия для успешного выполнения производственных планов.

Более половины рабочих на стройках составляла молодежь. Молодые рабочие приезжали по комсомольско-молодежным путевкам, по оргнабору, прибывали из Советской Армии. В подавляющем большинстве это были неквалифицированные рабочие. Впоследствии они приобрели на стройке специальности шоферов, экскаваторщиков, крановщиков, бульдозеристов и другие. Только электросварщиков было подготовлено более пятисот человек. Всего на стройке получили специальность, не включая многочисленные субподрядные организации, которые также в большом количестве готовили кадры, свыше шести тысяч человек и вторую специальность около тысячи человек.

Успешному ходу строительства в значительной степени содействовало то, что стройку вел Государственный производственный комитет по транспортному строительству СССР, имеющий хорошо специализированные тресты. Он сосредоточил на основных объектах крупные силы и мощную технику.

Большую и сложную работу на строительстве проделали тресты «Трансгидромеханизация», «Трансцентростроймеханизация», Севзапдорстрой, Мостотрест № 6, строительно-монтажный поезд № 6, строительно-монтажный поезд № 2, энерго-монтажный поезд № 2, «Черномортехфлот», «Севзапморгидрострой», «Трансвзрывпром».

Хорошо работали специализированные организации Государственного производственного комитета по энергетике и электрификации СССР: «Спецгидроэнергомонтаж» и «Гидроэлектромонтаж».

Волгобалтовцам оказывали помощь также коллективы второго Ленинградского монтажного управления и треста «Союзшахтоосушение», входящие в Государственный производственный комитет по монтажным и специальным работам СССР.

Большой вклад в строительство внесли научно-исследовательские институты Ленинграда: Ленинградский филиал института Гидропроект им. С. Я. Жук, который разрабатывал проект нового водного пути, Гидростальпроект, Гипроречтранс и другие. Коллективы крупнейших в стране заводов города-героя — Металлического им. XXII съезда КПСС и «Электросила» им. Кирова поставили вновь созданные ими и впервые применяемые в СССР турбины капсульного типа и оригинальные генераторы. Предприятия Ленгорисполкома в большом количестве поставляли инертные материалы, а речники Северо-Западного пароходства успешно обеспечивали доставку этих грузов.

Строительство Волго-Балта выгодно отличается от аналогичного ранее строительства Волго-Дона двумя особенностями. Несмотря на то, что камеры шлюзов Волго-Балта вдвое длиннее, чем на Волго-Доне, число рабочих у нас на каждом сооружении было в 5—8 раз меньше. Да это и понятно. Советская промышленность оснастила стройку большим количеством самой разнообразной техники. Экскаваторы, бульдозеры, автосамосвалы, краны всех видов, станочное и сварочное оборудование, полуавтоматические бетонные заводы и, главное, люди, овладевшие всей этой сложной техникой, — вот основа нашей успешной работы.

На Волго-Балте были механизированы все трудоемкие процессы, от выемки грунта из котлована сооружений до транспортировки и установки арматуры и укладки бетона.

На Волго-Доне работало много старых умудренных опытом инженерно-технических работников. На Волго-Балте же только отдельные инженеры и техники прошли длительную школу на гидротехнических стройках. Руководство строительством основных сооружений у нас осуществлялось молодыми специалистами, окончившими учебные заведения в 1959—1962 годах и выросшими вместе со стройкой.

Большой вклад в сооружение Волго-Балта внесли такие инженерно-технические работники, как Н. Г. Вавилов, Ф. И. Федоров, П. Л. Пироговский, И. Л. Войншток, С. Г. Тюрмаков, А. Ф. Прыгаев, А. А. Гадзала, В. П. Борисов, Л. С. Суслов, Ю. В. Кременицкий, В. Г. Шохин и многие другие. Накопленный опыт старых кадров гидростроителей в сочетании с энтузиазмом молодых специалистов позволил успешно решить в короткие сроки большие технические задачи.

В тесном контакте с проектировщиками на Волго-Балте было применено много технических новшеств. Не говоря уже о Череповецкой ГЭС, как уникальном сооружении, на строительстве освоен новый тип крепления откосов плотин, дамб и канала сборными железобетонными ячейками. Такой тип крепления крайне прост в производстве, не требует омоноличивания стыков и может выполняться в любое время года.

На Череповецком гидроузле Шексна перекрыта пионерным способом без наводки наплавного моста. Следует иметь в виду, что русло реки сложено мелкозернистыми песками. В этих условиях перекрытие достаточно многоводной реки пионерным способом является необычным.

Гордостью Волго-Балта является поточно-скоростное строительство Пахомовского гидроузла и особенно шлюза № 6. Шестой шлюз замыкает Череповецкое водохранилище с северного склона. По напору воды он почти в полтора раза выше, чем другие шлюзы. Строители разработали тщательный проект организации работ, а молодые инженерно-технические работники под руководством старшего прораба П. Л. Пироговского возвели шлюз всего лишь за 18 месяцев.

Сделано много. В краткой статье обо всем не расскажешь. В результате наша Родина получила новый глубоководный путь. В начале июня 1964 года по Волго-Балту нескончаемым потоком пошли большегрузные суда. Столица нашей Родины Москва стала портом пяти морей.

Строители в это время, не снижая трудового накала, продолжали самоотверженно трудиться. Они прилагали все усилия к тому, чтобы сдать Волго-Балтийский водный путь в постоянную эксплуатацию раньше установленного срока.

Развернув социалистическое соревнование между подразделениями за право поднять вымпел готовности Волго-Балта ко дню строителя — 9 августа, славный многотысячный коллектив строителей и монтажников с честью выполнил свои последние обязательства. 10 августа 1964 года правительственная комиссия приступила к приемке канала в постоянную эксплуатацию.

Волго-Балт — это творение разума и рук советских людей. Строительство его осуществлялось при высоком уровне индустриализации, высокой степени концентрации технических средств, максимальной механизации земляных, бетонных и берегоукрепительных работ, с применением современной технологии и передовых методов организации труда.

В течение всего периода строительства волгобалтовцы повседневно ощущали поддержку и помощь Центрального Комитета

нашей партии и Советского правительства. Отвечая на эту отеческую заботу, они не жалели своих сил и работали так, чтобы каждый с гордостью мог сказать: «Здесь мы самоотверженно трудились на подступах к коммунизму, создавая его основу — материально-техническую базу!»

Когда писались эти строки, Волго-Балтийский водный путь имени В. И. Ленина уже жил своей большой жизнью: бесконечной вереницей шли теплоходы, танкеры, буксирные суда и белоснежные лайнеры с туристами. При прохождении шлюзов с судов неслись взволнованные возгласы: «Спасибо за Волго-Балт!», «Привет создателям голубой магистрали!», «Слава строителям!». В ответ слышались добрые напутственные слова: «Счастливого плавания!»

Строители ощущали большое моральное удовлетворение от того, что их труд принес радость советскому человеку.

САМЫЙ БОЛЬШОЙ

В таблице, которая напечатана ниже, сравнивается протяженность крупнейших каналов мира. Цифры получаются следующие:

ПАНАМСКИЙ — 81,6 километра.
ВОЛГО-ДОНСКОЙ — 101 километр.
ИМЕНИ МОСКВЫ — 128 километров.
СУЭЦКИЙ — 161 километр.
БЕЛОМОРСКО-БАЛТИЙСКИЙ — 227 километров.
ВОЛГО-БАЛТИЙСКИЙ — 361 километр.



ВОЛГО-БАЛТ

ГОД 1951—1952.

Ленинградский филиал института Гидропроект (ныне Ленинградский филиал Гидроэнергопроекта — ЛЕНГИДЭП) под общим руководством Г. А. Радченко разработал новый вариант проекта Волго-Балта. Предусматривалось возвести на трассе канала шесть гидроузлов с девятью судоходными шлюзами.

ГОД 1953.

МАРТ. Работы на Волго-Балте вторично приостановлены. Многочисленный и хорошо сработавшийся коллектив строителей расформирован. Строительная техника и материальные ценности переданы в различные организации народного хозяйства. В течение 1947—1953 годов было освоено 64 млн. руб. из 285 млн. руб. первоначальной стоимости строительства.

ГОД 1954.

СЕНТЯБРЬ. Совет Министров СССР разрешил Министерству речного флота продолжить строительство Волго-Балтийского канала. Однако в тот период ассигнования на эту стройку были крайне незначительны. Так, на 1954 год выделялось 81 тыс. руб., на 1955 год — 250 тыс. руб., на 1956 год — 250 тыс. руб., на 1957 год — 340 тыс. руб., на 1958 год—480 тыс. руб. при таких ассигнованиях выполнить огромный объем работ на Волго-Балте к установленному сроку было невозможно.

ГОД 1956.

МАЙ. Утвержден видоизмененный проект Волго-Балтийского водного пути, разработанный инженерами Ленинградского филиала Гидропроекта во главе с Г. А. Крыловым.

АВГУСТ. Возобновилось строительство шлюзов на Вытегорском и Белоусовском гидроузлах. Однако темпы работ в тот период были крайне низкими. Организационные неувязки, отсутствие надежной стройбазы, распыление средств по многим объектам, текучесть кадров, недостаточное количество техники — все это тормозило ход строительства.

— Волгобалтстроевцы обратились к комсомольцам Вологодской области с призывом—принять шефство над стройкой, послать туда из своих рядов двести вожаков молодежи. Вологодский обком ВЛКСМ горячо откликнулся на этот призыв. На Волго-Балт по комсомольским путевкам выехала большая группа юношей и девушек.

СЕНТЯБРЬ. Основное внимание управление «Волгобалтстрой» сосредоточило на создании строительной базы. Сооружались подсобные предприятия, монтировались механизмы и оборудование, строились жилые и культурно-бытовые помещения.

— На Вытегорском гидроузле сданы в постоянную эксплуатацию механический и бетонный заводы.

— На Волго-Балт прибыло около 800 демобилизованных воинов Советской Армии. Для них были организованы курсы по овладению специальностями механизаторов.

ГОД 1958.

15 МАЯ. На водоразделе Вытегра — Ковжа гидромеханизаторы приступили к прокладке нового канала и углублению судового хода. К месту работы прибыли экскаваторы, земснаряды и другие механизмы.

29 ОКТЯБРЯ. В день 40-й годовщины Ленинского комсомола комитет ВЛКСМ Волгобалтстроя рапортовал о том, что комсомольцы и молодые рабочие активно участвуют в сооружении канала. Девятимесячный план выполнен на 121 процент. Впереди соревнующихся — шоферы В. Лущик, В. Лайко, И. Патрашин, Р. Секшин, электромонтеры Н. Карпов, А. Лушковский и другие.

ГОД 1959.

ФЕВРАЛЬ. XXI съезд КПСС внес коренное изменение в судьбу Волго-Балтийского водного пути. В контрольных цифрах развития народного хозяйства

СССР на 1959—1965 годы, принятых съездом, записано, что «будет введен в действие Волго-Балтийский водный путь». Окончание строительства намечалось на 1965 год.

ДЕКАБРЬ. Специалисты-гидростроители М. А. Горин, В. И. Королев, Н. П. Иванов и А. Ф. Дорофеев внесли существенные поправки к проекту Волго-Балтийского водного пути. Изыскивая возможности сокращения сроков строительства канала, они предложили не возводить на водоразделе двух гидроузлов, а пройти этот участок глубокой выемкой и создать единый бьеф между шлюзом № 6 на реке Вытегре и шлюзом № 9 на реке Шексне. Предложение новаторов было принято. Видоизмененный проект вступил в силу и стал законом для строителей.

ГОД 1960.

15 АПРЕЛЯ. Партийное бюро, постройком, комитет комсомола и управление «Волгобалтстрой» обратились ко всем рабочим, инженерно-техническим работникам и служащим с призывом стать на ударную вахту и ликвидировать отставание и вести все работы по графику.

16 ОКТЯБРЯ. На строительной площадке водосброса № 31 собрались многие жители гор. Вытегры. Они пришли сюда посмотреть, как воды реки Вытегры пойдут по новому руслу. В 17 часов 50 минут экскаватор № 482 вынул последний ковш грунта, и вода начала наполнять входной канал водосброса.

17 ОКТЯБРЯ. В 8 часов отдан приказ начать перекрытие реки Вытегры. Восемь бульдозеров тотчас врезались в грунт. С обрыва насыпи в воду обрушились десятки тонн гравийной массы. Русло становилось все уже и уже. Наконец, перемычка перехватила клокочущий поток воды. Строители одержали первую победу. Отныне воды Вытегры потекли по новому руслу.

ГОД 1961.

19—20 ЯНВАРЯ. Состоялось совещание молодых строителей Волго-Балта. Энтузиасты ударной стройки заверили Центральный Комитет КПСС и Советское правительство, что канал будет сдан в эксплуатацию на год раньше срока.

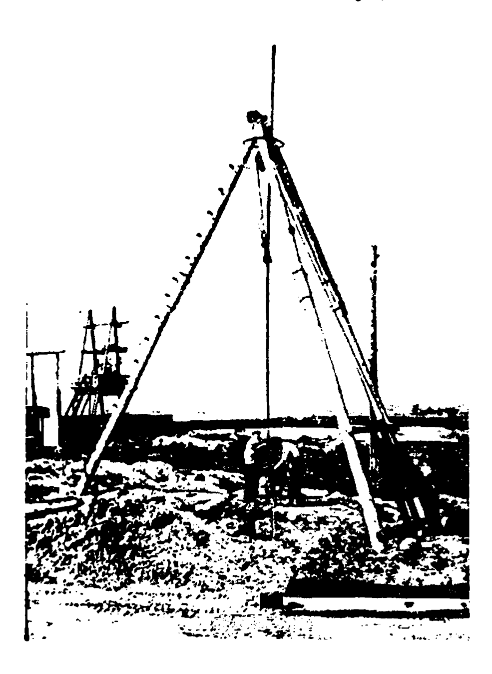
ЯНВАРЬ. Развертываются работы на Новинкинском, Пахомовском и Череповецком гидроузлах.

1 ФЕВРАЛЯ. Для работы на Волго-Балте создана механизированная колонна № 38. На станцию Лодейное поле Октябрьской железной дороги начали поступать от заводов-поставщиков экскаваторы, бульдозеры и другие механизмы. В трудных условиях суровой зимы, по бездорожью механизаторы доставили их на трассу — в районы Белоусовского и Новинкинского гидроузла.

10 МАЯ. Завершены основные работы на водосбросе № 31. Построена плотина, смонтированы подъемные механизмы, произведено крепление откосов. Образовалось новое Вытегорское водохранилище.

13 МАЯ. Подходят к концу работы на Вытегорском шлюзе. Специальная комиссия подписала акт о приемке сооружений.

14 МАЯ. Во второй половине дня на строительной площадке Вытегорского гидроузла было особенно оживленно. Сюда сходились жители города, чтобы посмотреть, как к шлюзу подойдет долгожданная вода. В 16 часов дается команда вскрыть перемычку, отделяющую 53-й канал от Вытегорского водохранилища. Выполнить эту работу выпала честь лучшим бульдозеристам Николаю Парваткину и Владимиру Чагнну. Не прошло и получаса, как сквозь перемычку пробилась первая струйка воды. Потом со стороны водохранилища подошел земснаряд «Северо-Западный-9». Он быстро расширил отверстие



Первые изыскатели на строительстве Череповецкого гидроузла.

в перемычке. Вода хлынула в канал и к 9 часам вечера подошла к верхним воротам шлюза.

15 МАЯ. Гидромеханизаторы разбирают перемычку на Белоусовском гидроузле. Снаряд не берет — очень твердый грунт. На помощь приходят экскаваторы. Взмах ковша... Второй... Пятый... Ковши снова и снова вгрызаются в землю. Наконец, вода пошла. Подмывая перемычку, она разливалась все шире и шире. На стенках канала одна за другой скрывались водомерные отметки.

17 МАЯ. Пробный пропуск судов через Вытегорский гидроузел. Распахиваются верхние ворота шлюза, и самоходка «Кошуй» выходит на водный простор. За ней — катеры, баржи и другие суда. Из старой Мариинской системы впервые отключены 10 деревянных шлюзов.

21 МАЯ. В день открытия Вытегорского гидроузла первый шлюз Мариинской системы передан в число музейных экспонатов.

15 ИЮЛЯ. Команда 133-го земснаряда, которую возглавляет Александр Логинов, стала на трудовую вахту в честь XXII съезда КПСС. В предсъездовские дни гидромеханизаторы трудились с небывалым подъемом.

17 ОКТЯБРЯ. В Москве открылся XXII съезд КПСС. В числе делегатов съезда был один из энтузиастов Волго-Балта, ударник коммунистического труда, молодой коммунист Владимир Лущик.



Палаточный городок студентов Московского университета, принимавших участие в сооружении Череповецкого гидроузла.

1 ДЕКАБРЯ. Специализированное управление № 478 треста «Трансгидрострой» завершило годовой план. За успехи в социалистическом соревновании этому коллективу присуждено переходящее Красное знамя Министерства транспортного строительства и ЦК профсоюза рабочих железнодорожного транспорта.

ГОД 1962.

ЯНВАРЬ. Строители Волго-Балта приняли обязательство завершить годовой план к 25 декабря. В основные сооружения предстоит уложить 175 тысяч кубометров бетона, вынуть из трассы будущего канала 14 миллионов кубометров грунта, сдать в постоянную эксплуатацию Вытегорский и Белоусовский гидроузлы.

ЯНВАРЬ. В специализированном управлении № 478 в число передовых вышел прорабский пункт «Волоков Мост». Здесь трудится комсомольско-молодежный экипаж земснаряда № 325. Даже в зимних условиях при студеных морозах гидромеханизаторы добиваются высоких показателей в работе. Январское задание перевыполнено почти в два раза.

МАЙ. Экипаж земснаряда «Шексна», работающий на Череповецком гидроузле, во время сильного шторма на реке потерпел аварию. В корпусе затонувшей землечерпалки остались трое. На помощь обреченным вышел катер. Водолазы-газорезчики, погрузившись в воду, прорезали в борту «Шексны» квадратное отверстие и вытащили обессилевших людей. За проявленное мужество при спасении команды земснаряда «Шексна» Министерство транспортного строительства наградило И. Ф. Ковригу, В. В. Салтанова, А. М. Федяева, И. И. Кепкина, В. А. Беляева, В. Г. Зайцева, В. Д. Засенко именными часами.

В. И. ЛОГИНОВ,

секретарь парткома
Волгобалтстроя

ПРАВОФЛАНГОВЫЕ

Волго-Балт вступил в строй! Позади первая навигация, когда по новой голубой магистрали были перевезены в крупнотоннажных судах сотни тысяч тонн народнохозяйственных грузов без перевалки. Позади — неповторимые будни и праздники многотысячного коллектива строителей. Этот коллектив возглавляла, сплачивала и поднимала на трудовые подвиги во славу любимой Родины партийная организация строительства. О коммунистах — правофланговых величайшей стройки семилетки, о тех, кто словом и делом увлекал за собой сотни строителей, и пойдет наш рассказ.

На поворотном этапе

Февраль 1961 года. На дворе лютует метель. А в переполненном зале клуба строителей дышать нечем.

Идет открытое собрание партийной организации строительства. Вместе с коммунистами, — а их в ту пору на стройке было немногим более 120 человек, — собрались беспартийные активисты — инженеры, техники, передовики производства.

На повестке дня один вопрос — о подготовке Вытегорского и Белоусовского гидроузлов к пропуску судов с началом навигации.

Доклад начальника строительства вызвал оживленные прения. Желающих говорить было много. Это и понятно. В зале не было сторонних наблюдателей, равнодушных. Все участники собрания отчетливо понимали ответственность за своевременное открытие навигации. Минувшей осенью была перекрыта река Вытегра в створе Вытегорского и Белоусовского гидроузлов, в тело которых за

зиму уложены сотни тысяч кубометров грунта. Было ясно, что пропустить суда весной можно будет только через вновь сооружаемые шлюзы. А для этого предстояло сделать многое. Только из 52-го, 53-го и 55-го каналов надо было вынуть около миллиона кубометров грунта, одеть монолитным и сборным железобетоном берега, чтобы предохранить их от разрушения. В то же время нужно было по существу полностью выполнить кирпичную кладку башен управления шлюзов, установить сложное гидромеханическое оборудование, смонтировать панели автоматики.

А до начала навигации оставалось лишь девяносто дней...

В ходе обсуждения вопроса становилось все более ясно, что если строительство пойдет такими же темпами и дальше, сроки открытия навигации будут сорваны.

Предложенный на обсуждение проект решения собрания был очень кратким. В нем говорилось о необходимости перевести работы на всех объектах в три смены, усилить организаторскую работу с людьми, улучшить гласность соревнования. Правда, и на этот раз не обошлось без дежурных формулировок: «предложить», «обязать», «обеспечить» и т. п.

Все шло обычным порядком. Казалось, собрание вот-вот должно закончиться. Дело только за тем, чтобы поставить проект на голосование. Но вот поднимается с места старый коммунист С. Ф. Чуркин и говорит:

— Мне непонятно такое решение. Что оно дает для дела? Как же мы будем обеспечивать партийное руководство ходом подготовки сооружений к пропуску судов? Ведь мы и раньше сидели на собраниях до «вторых петухов», и в критике не было недостатка, и в резолюциях записывалось «обязать» и «предложить», а дела-то, как видите, идут плохо. По-моему, сегодня нам нельзя принимать такое решение. Сейчас парторганизация должна работать по-иному. Никто не должен оставаться в стороне от общего дела. Пусть и мне, старику, подыщут партийное поручение по моим силам и способностям.

Это замечание как бы все перевернуло. Обсуждение вопроса разгорелось с новой силой.

Выступает машинист экскаватора И. В. Пузырный:

— К нам, механизаторам, нередко заходит наше начальство, прораб, мастер. От них слышим одно и то же: «Давай, давай! Поднажми!» Мы, конечно, жмем, а вот как другие работают, — не знаем. А нам хочется знать и не только это... Хотя бы агитаторов посылали. Ведь сидит же в канцелярии немало таких людей, которые горы бумаг переписали, — пусть бы они хотя немного понюхали производство.

— По радио о нашей стройке сообщают, — заметил Н. Ф. Данилович. — Надо бы нам свою редакцию радиовещания при партбюро иметь. Пусть она готовит передачи. Следует договориться о выделении времени по местному вещанию, чтобы строители знали, когда о них будут говорить.

А кто-то с места выкрикнул:

— Не плохо бы и газету свою иметь! Ведь о нашей стройке и пишут не так уж много...

Так на голову автора этих строк, избранного на том же собрании секретарем партийного бюро строительства, сразу свалилась куча неотложных дел и вопросов. Решение их требовало времени. А пора на стройке горячая.

Разворачивайся, товарищ секретарь! Думай, и не только думай, а делай, организуй работу!

И словом и делом

Через несколько дней созвали внеочередное заседание партийного бюро, чтобы практически решить отдельные вопросы, подсказанные партийным собранием. Пригласили актив партийной организации.

Уже в ходе подготовки к этому заседанию стало ясно, что политорганизаторами надо посылать не тех, кто сидит в канцелярии, а кто хорошо знает производство, чтобы они, придя на строительную площадку, не только агитировали, но и учили, как надо организовать работу, обобщали, анализировали и распространяли передовой опыт.

Политорганизаторами на все важнейшие объекты стройки, по два человека на каждый, — один в дневную, а другой в ночную смену, — направили 26 наиболее подготовленных работников. В их числе были: начальник отдела кадров управления строительства И. К. Духанов, начальник планового отдела Н. Е. Панов, инженер конторы энергоснабжения М. А. Самодумский, секретарь парторганизации этой конторы В. Д. Малик, главный энергетик строительного управления № 420 М. П. Климов, начальник планового отдела этого управления М. И. Докичев, зам. начальника производственного отдела управления строительства С. М. Иванова и др. Народ подобрался опытный, знающий свое дело. С каждого можно спросить работу.

Поставили дело так, что политорганизаторы постоянно находились на производстве. Они активно вмешивались в дела, вместе



Комсомольско-молодежная бригада Михаила Никитина. Руками этих умелых и отличных мастеров уложены тысячи кубометров бетона в камеру шестого шлюза. На снимке (сверху вниз): Н. Пеньков, Н. Цветков, Б. Прохоров, А. Михайлов, В. Веселков, А. Хомутенков, Н. Титов, М. Никитин, К. Ветров.

с прорабами и мастерами принимали оперативные меры по улучшению организации работ на том или ином объекте, по устранению выявленных недостатков, рассказывали о положении дел на стройке, проводили беседы, читки газет, подводили итоги соревнования.

«Доски показателей», которые раньше, как правило, висели у здания контор (да и то не всегда), теперь были установлены на строительных объектах, больше того, даже на кабинах экскаваторов. На них записывались месячные и суточные задания и итоги

работы за день и месяц. Здесь же показывались итоги работы соревнующегося экипажа, бригады.

На всех объектах оперативно обновлялась наглядная агитация. Красочные аншлаги нацеливали коллектив строителей на решение конкретных задач. Вот некоторые из них:

«Товарищи строители! Закончим кладку башен управления шлюзов к 15 апреля!»

«Товарищи механизаторы! Срок заполнения 52-го канала — 15 апреля. К этому времени из котлована должен быть убран весь грунт!»

«Подготовим водосброс № 31 к пропуску воды к 10 апреля!»

Политорганизаторы внесли новую струю в массовую работу. Благодаря им партийная организация получила возможность более глубоко знать положение дел на строительных объектах, лучше знать настроения народа. Партийное бюро имело возможность вовремя вмешиваться в дела на стройке, принимать активные меры к устранению тех или иных неполадок.

На том же заседании партийного бюро утвердили общественную редакцию радиовещания, а редактором — заместителя секретаря партбюро М. А. Молоткова. По согласованию с Вытегорским райкомом КПСС установили время для передач. Редакция с увлечением взялась за дело. Каждый вторник в 18 часов 15 минут местный радиоузел извещал: «Внимание! Начинаем передачу «По нашей стройке»! В передачах выступали руководители, инженерно-технические работники строительства, передовики производства. Они рассказывали о положении дел на отдельных участках строительства, делились опытом.

Еще дальше в использовании радио пошла партийная организация строительного управления № 420 на Пахомовском гидроузле. Здесь каждую пятидневку выпускалась радиогазета, передача которой была приурочена к перерыву. В газете освещались итоги работы строительного управления за пятидневку, ход соревнования между бригадами, выступали передовики производства и в заключение начальник управления И. М. Нагорных и секретарь парторганизации С. А. Лашкул ставили задачу на предстоящую пятидневку. У динамиков, которые были установлены на всех строительных объектах, собирались большие группы строителей.

Так было найдено и использовано еще одно важное средство общения с людьми, подъема их на решение больших и важных задач.

Живая организаторская работа в массах, оперативный партийный контроль, конкретное руководство социалистическим соревнованием строителей и широкая гласность его, наряду со значи-

тельными мерами помощи со стороны областного и районного комитетов партии, а также Главморречстроя, позволили партийной организации строительства решить труднейшую задачу. В сложных природных условиях, в период весенней распутицы, были выполнены большие объемы работ, и в результате 17 мая осуществлен пробный пропуск судов через Вытегорский шлюз, а 21 мая открыта навигация по Вытегорскому и Белоусовскому гидроузлам.

Сообщение о созыве XXII съезда КПСС всколыхнуло коллектив строителей, вызвало новый подъем производственной активности. Волгобалтовцы встали на ударную вахту в честь партийного съезда.

Партийное бюро ищет новые формы работы, усиления и укрепления связей с массами. Одной из таких форм был выпуск листовок «Молния» тиражом 300 экземпляров. Выпускаемые оперативно, по горячим следам событий, «молнии» ставили перед строителями конкретные задачи, рассказывали о трудовых подвигах передовиков, остро бичевали недостатки.

На завершающем этапе строительства мы применили такую форму партийного контроля за выполнением пусковых графиков, как оперативный штаб. Такой штаб был создан при парткоме осенью 1963 года, когда готовилось перекрытие реки Вытегры в створе Новинкинского гидроузла. Он возобновил свою работу, после некоторого перерыва, в феврале 1964 года, когда строительство вступило в завершающий период и сооружения готовились к пропуску судов.

В состав штаба входили: секретарь парткома (начальник штаба), Н. Ф. Данилович — начальник производственного отдела управления строительства, председатель группы содействия партгосконтроля, В. Г. Пахомов — главный технолог, А. П. Лозовой — секретарь комитета ВЛКСМ, А. Г. Шпалеров — председатель постройкома, Г. В. Неспанов — начальник оперативного штаба «Комсомольский прожектор» и инженеры В. П. Семушкин и Ю. И. Сафронов.

Члены оперативного штаба ежедневно дежурили на закрепленных за ними строительных объектах и на месте, в зависимости от обстановки, решали вопросы организации работы. Особый контроль со стороны штаба был установлен в ночные смены. По мере надобности, штаб собирался, чтобы обсудить сообщения руководителей строительных подразделений о ходе выполнения пусковых графиков и определить необходимые меры по устранению тех или иных недостатков.

Надо сказать, что штаб вполне оправдал себя как форма оперативного и конкретного контроля.

Резервы — в действие!

1963 год был решающим на строительстве и в то же время самым напряженным по объему работ. За год предстояло уложить в сооружения 185 тыс. кубометров бетона и выполнить 16 миллионов кубометров земляных работ. От успешного выполнения планов 1963 года зависело своевременное открытие навигации весной 1964 года и завершение строительства в 1964 году.

В целом по строительству дела шли как будто и неплохо. Во всяком случае, в финансовом выражении план выполнялся. Однако в первом квартале было допущено некоторое отставание по укладке бетона и земляным работам. Для наверстания упущенного нужно было в полной мере использовать весну и лето — лучший строительный сезон. Кроме того, итоги минувшего 1962 года показали значительное удорожание стоимости строительных работ.

Партийная организация понимала, что снизить стоимость строительных работ можно только при условии, если будут полностью приведены в действие внутренние резервы.

Партийный комитет и руководство управления строительства, посоветовавшись с активом, решили провести месячник по выявлению внутренних резервов под лозунгом «Все резервы — на службу семилетке!»

Перед тем, как объявить месячник, изготовили в типографии массовым тиражом листовку-анкету, которую раздали на руки рабочим и вывесили на видных местах. В листовке партийный комитет и руководство строительства обратились к рабочим, инженерам и техникам с просьбой высказать свои соображения по таким вопросам:

«1. Какие имеются резервы экономии рабочего времени и пути сокращения рабочих на вспомогательных работах, уплотнения рабочего дня и сокращения простоев.

2. Пути улучшения использования транспорта и строительной техники, сокращения простоев, увеличения межремонтных сроков и сокращения сроков ремонта и обслуживания техники; меры по продлению срока службы машин и механизмов.

3. Меры по улучшению организации труда на строительстве.

4. Резервы экономии строительных материалов, топлива, электроэнергии, вспомогательных материалов. Как улучшить учет и расходование материалов?

5. Резервы сокращения затрат на строительство. Что надо сделать по ликвидации брака, предотвращения низкого качества

работ, по ликвидации штрафов, пеней, неустоек, устранения недостатков в оплате труда?»

Для руководства смотром и подведения его итогов была создана комиссия под руководством секретаря партийного комитета. Смотровые комиссии создали и во всех строительных подразделениях.

Результаты превзошли наши ожидания. За короткий срок в смотровые комиссии поступило большое количество предложений, среди которых было очень много ценных. Эти предложения были обобщены и по ним разработаны конкретные организационно-технические мероприятия.

Смотр помог нам поднять многочисленный коллектив строителей на выявление и приведение в действие того, что ранее не использовалось. Во многом благодаря этому решающий 1963 год на строительстве был завершен успешно: принятое на год обязательство выполнено досрочно.

Школа трудовой зрелости

Волго-Балт по праву называется стройкой молодых. Только за 1961—1963 гг. на строительство прибыло по оргнабору и комсомольским путевкам 5396 молодых рабочих.

В большинстве своем это — молодежь, не имеющая не только строительного, но и вообще жизненного опыта. При этом многие приехали в суровые климатические условия из центральных и южных районов страны.

Задача партийной организации и хозяйственных руководителей состояла в том, чтобы создать для новичков хотя бы самые элементарные бытовые условия, чтобы их не испугали морозы и временные трудности с жильем, закрепить на стройке, обучить строительному делу. Среди новичков попадались, конечно, и трусливые. Испугавшись трудностей, они бежали со стройки. Разумеется, мы не могли относиться к этому безразлично. Партийный комитет не раз обсуждал вопросы о приеме молодых рабочих, о жилищно-бытовых условиях для них. А в мае 1964 года на обсуждение общестроительного партийного собрания вынесли отчет начальника отдела кадров управления строительства И. К. Духанова «О работе по подбору, расстановке и воспитанию кадров». Партийное собрание помогло глубже вскрыть причины текучести кадров, недостатки в работе по их обучению и воспитанию.

Надо сказать, что на строительстве была проведена серьезная работа по обучению строительным профессиям. За десять лет (1954—1963) через курсы и путем бригадного обучения подготов-



Пахомовский гидроузел. Комсомольско-молодежная бригада коммунистического труда штукатуров во главе с бригадиром Анатолием Ушаковым.

лено свыше 6000 шоферов, экскаваторщиков, бульдозеристов, бетонщиков, арматурщиков, плотников и рабочих других строительных специальностей.

Вместе с ростом гидротехнических сооружений на канале росли и их строители. Приведем некоторые примеры.

Осенью 1962 года после демобилизации из Советской Армии на стройку прибыла большая группа молодежи. Партком и комитет комсомола организовали им теплую встречу. Ребят разместили в хорошо подготовленных общежитиях. Через два-три дня организовали вечер встречи демобилизованных воинов, влившихся в коллектив строителей, с ветеранами стройки и передовиками производства.

Вечер начался выступлением делегата XXII съезда КПСС, ударника коммунистического труда В. А. Лущика, который прибыл на стройку в 1956 году по комсомольской путевке после

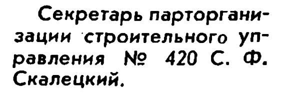
демобилизации из армии. Затем новичков приветствовали один из лучших сварщиков М. Д. Балхамиошвили, приехавший на строительство также по комсомольской путевке после демобилизации из армии, и главный инженер конторы энергоснабжения А. М. Горькова, награжденная на строительстве Волго-Донского канала орденом Ленина. С ответным словом выступили представители новичков. А потом строители показали лучшие номера художественной самодеятельности. Так состоялось первое знакомство.

В числе вновь прибывших был и Михаил Никитин. Его с группой товарищей направили в Пахомово-2, на шестой шлюз. Здесь нехватало бетонщиков. Ребятам предложили освоить эту специальность. Они охотно согласились. После непродолжительной теоретической подготовки скомплектовали бригаду. Бригадиром единодушно избрали Михаила Никитина, на первый взгляд, тихого, застенчивого, но обладающего твердым характером. В один голос ребята заявили:

— Будь нашим командиром!

Михаил Никитин с первых же дней проявил себя как хороший организатор, умелый наставник и воспитатель. Вначале ему нехватало знаний и опыта. Он заимствовал их в учебниках и у старших товарищей. Вскоре Михаил понял, что для руководства бригадой мало быть хорошим бетонщиком, надо знать еще и сварочное дело, и армирование конструкций, и опалубочные работы. Стало быть, требуется освоить смежные специальности сварщика, арматурщика и плотника. Пытливая мысль и настойчивая, упорная учеба взяли свое...

Прошло немного времени, и бетонщики бригады Михаила Никитина заявили: «Мы вступаем в соревнование за звание бригады коммунистического труда!» И не было такой смены, когда бы они


Секретарь парторганизации строительного управления № 420 С. Ф. Скалецкий.



не выполнили свое задание. Заметим, что по условиям производства бригада работала только в ночное время.

Самоотверженная работа бетонщиков бригады Михаила Никитина заслуженно получила высокую оценку. За отличные показатели в труде, примерное поведение в быту и активное участие в общественной жизни накануне 46-й годовщины Октября ей было присвоено звание коллектива коммунистического труда. По итогам социалистического соревнования за 1963 год бригадир Никитин занесен в Книгу почета Государственного производственного комитета по транспортному строительству СССР и на областную Доску почета. Другим радостным событием в жизни Михаила Никитина было то, что партийная организация приняла его кандидатом в члены КПСС.

В числе большой группы юношей и девушек в том же 1962 году приехал из Хмельницкой области Федор Скоробрех. Его короткая строительная биография во многом похожа на биографию Михаила Никитина. Он так же первоначально овладевал специальностью бетонщика на курсах, так же упорно и настойчиво искал пути к высокой производительности труда. Но была и существенная разница. Если Михаил начал работать с бригадой, сколотившейся еще в пути на стройку, то бригада Скоробреха была скомплектована из молодых ребят, приехавших со всех концов страны. В ней были представители пяти национальностей.

Однако хорошее знание дела, организаторские способности и стремление сделать сегодня больше, чем вчера, снискали молодому бригадиру прочный авторитет. И вскоре бригада Скоробреха стала коллективом коммунистического труда. Комсомольцы строительного управления № 418 избрали Федора своим вожаком. Центральный Комитет ВЛКСМ наградил его значком «Молодому передовику производства».

В напряженном труде на стройке выросло немало замечательных командиров производства.

Владимир Аврамчиков прибыл на стройку в 1958 году по окончании Гомельского техникума транспортного строительства. На первых порах он был рядовым рабочим на строительстве шлюза № 1. Здесь он проявил основательную теоретическую подготовку и организаторские способности. Через полтора месяца Владимира выдвинули на должность мастера на Белоусовском гидроузле. Однако здесь ему не удалось по-настоящему проявить свои способности, вскоре призвали в армию. Отслужив положенный срок, Владимир Аврамчиков возвратился на стройку и работал инженером-геодезистом, а затем мастером на шлюзе № 1. В апреле 1963 года его выдвинули прорабом на арматурных работах. Вот здесь-то и

развернулись в полную меру его способности как организатора и воспитателя.

Цех, куда Владимира поставили прорабом, отставал. Нехватало армоконструкций, а сроки требовали, чтобы бетон укладывался беспрерывно. Прораб проявил немало творческих поисков, чтобы по-настоящему технически оснастить арматурный цех. По его инициативе установили консольно-козловой кран, поставили стыкосварочные машины и другое оборудование. А главное, — навели строгий порядок, решительно пресекали нарушения трудовой дисциплины.

Был такой случай. Рабочий К. Мосин допустил несколько прогулов. Прораб Аврамчиков на очередном производственном собрании заявил:

— Чтобы нам присвоили звание коллектива коммунистического труда, мы обязаны не только улучшать наши производственные показатели, но и воспитывать членов коллектива, прививать им коммунистическое отношение к труду. Кто же, как не мы будет воспитывать таких, как наш Костя Мосин?! Неужели мы не справимся с ним — ведь он-то один, а нас много?..

Мосин, что называется, прижатый в самый угол, сказал:

— Хорошо, я вам даю рабочее слово. Нарушать трудовую дисциплину больше не буду.

Константин Мосин сдержал свое слово.

Почти одновременно с Владимиром Аврамчиковым прибыл на стройку и Павел Тришкин. Он не откуда-нибудь, а из Вытегорского района. Жизнь бросала крестьянского парня по своим извилистым дорогам и, наконец, снова привела в родные края. Пришел на стройку. Приняли машинистом на земснаряд 315. Работа пришлась по душе. Прошло немного времени, и Тришкину присвоили новый очередной разряд — шестой. Обладая пытливым умом, машинист Тришкин быстро освоил механизмы сложного агрегата и изучил способы гидромеханизированной разработки грунта. Его выдвинули на ответственный пост багермейстера. Здесь-то и раскрылось истинное призвание Павла Тришкина. Вскоре он стал одним из наиболее известных на стройке гидромеханизаторов. Его имя все чаще называется в печати и радиопередачах, его фотография появляется на Доске почета. И, наконец, знатного механизатора принимают в ряды Коммунистической партии.

С комсомольскими путевками в числе первых прибыли на стройку Л. И. Ромашко и С. Ф. Скалецкий. Оба они стали неплохими командирами производства и секретарями партийных организаций.

Партийный комитет отчетливо понимал, что чем многочисленнее и сплоченнее будет отряд коммунистов на стройке, тем плодотворнее будет работа по коммунистическому воспитанию коллектива, по организации его на решение любых производственных задач. Поэтому мы поставили перед собой цель — смелее отбирать в ряды партии достойных людей.

Был определен резерв роста партийных рядов из числа вновь прибывшей на стройку молодежи. С этим резервом повседневно вели работу. Ребят приглашали на открытые партийные собрания, чтобы они могли лично наблюдать, как коммунисты решают вопросы жизни и работы коллектива строителей, привлекали к выполнению партийных поручений. Короче говоря, эта категория молодежи постоянно находилась в поле зрения партийной организации. В результате строго индивидуального отбора мы существенно пополнили свои ряды. За последние полтора года было принято кандидатами в члены КПСС более 50 человек. Среди них М. Никитин, Ф. Скоробрех, Н. Бабаев, В. Маренко, М. Черных, А. Русанов, М. Недашковский, Л. Митрофанов, Н. Карпенко и многие другие передовики стройки.

На самые важные и решающие и в то же время самые трудные участки посылались коммунисты. Как правило, люди с партийным билетом у сердца всегда были на переднем крае. Расскажем лишь об одном из них.

Владимир Лущик приехал на Волго-Балт осенью 1956 года с комсомольской путевкой в кармане в составе группы демобилизованных воинов. Время было очень трудное. Нехватало людей, жилья, механизмов. Случалось, что кой-кто пасовал перед трудностями и покидал стройку.

Группа шоферов, чтобы лучше организовать труд, решила объединиться в бригаду. Бригадиром единодушно избрали Владимира Лущика. Заметим, что эта бригада первой на нашей стройке откликнулась на призыв железнодорожников станции Москва-Сортировочная и вступила в соревнование за звание коллектива коммунистического труда. И первой же завоевала это высокое звание.

На строительстве стало неписаным правилом: туда, где труднее, — посылать бригаду Лущика. Осенью 1962 года нужно было в самый короткий срок вывезти грунт из котлована шестого шлюза. А условия для работы крайне тяжелые. Непрерывно шли дожди. Фонтанами били грунтовые воды. Временные лежневые дороги не выдерживали тяжести мощных самосвалов. Кого послать? Конечно же, бригаду Лущика. И в таких сложных условиях она с честью

справилась с поставленной задачей. Ценой большого трудового напряжения водители систематически выполняли по полторы-две нормы в день.

В феврале 1963 года потребовалась срочная помощь строителям Череповецкого гидроузла. Несколько суток водители во главе с Лущиком пробивались сквозь пургу и снежные заносы к Шексне. Прибыв на место, они сразу же организовали и возглавили соревнование за увеличение пробега автомашин.

А через несколько месяцев после пуска Череповецкого гидроузла бригада Лущика была снова на переднем крае строительства, где готовилось перекрытие реки Вытегры.

За эти годы в бригаде Лущика прошли хорошую трудовую выучку десятки молодых водителей и многие из них позднее сами стали бригадирами.

Было бы неправильно говорить, что в работе парторганизации строительства не было ни промахов, ни недостатков, что все коммунисты — идеальны. Бывало, что коммунист ошибался, где-то и в чем-то допускал просчет. Так случалось и у старшего прораба на четвертом шлюзе В. Л. Шевцова. Немало товарищеской критики в свой адрес пришлось выслушать ему на партийных собраниях. Но он не обижался на замечания товарищей, подчас очень резкие, а упорно искал то, чего нехватало ему как руководителю большого участка строительства. Искал не только в учебниках и в литературе, но не стеснялся обратиться за советом и помощью к старшим по опыту. Упорство и воля взяли свое. Вместе с сооружениями на четвертом шлюзе вырос и коммунист Шевцов. Ныне он — опытный, инициативный инженер.

Коллективный организатор

Со временем партийный комитет успешно решил и третий вопрос, поставленный коммунистами на собрании в метельную февральскую ночь 1961 года.

7 июля 1962 года вышел в свет первый номер многотиражной газеты «Строитель Волго-Балта». Это было большое событие в жизни нашей партийной организации и всего коллектива строителей.

Для выпуска газеты создали на общественных началах редакционную коллегию во главе с заместителем секретаря парткома.

С первых же номеров «Строитель Волго-Балта» активно вмешивается в жизнь. На страницах газеты публикуются интересные, содержательные материалы, отражающие ход строительства. Наряду с показом передового опыта, лучших людей стройки, газета не-

редко выступает с острыми критическими материалами. Так, например, в номере за 29 сентября 1963 года «Строитель Волго-Балта» опубликовал передовую статью «Беспечность в подготовке к зиме недопустима». В ней крепко досталось начальнику строительного управления № 420 И. М. Нагорных и главному инженеру В. Н. Залеткину за медлительность с подготовкой Пахомовского бетонного завода к работе в зимних условиях. Статья была обсуждена на собрании коллектива бетонного завода, где определены конкретные меры по устранению неполадок. В результате «напоминания» газеты завод был вовремя подготовлен к зиме и бесперебойно обеспечивал Пахомовский гидроузел бетоном.

Газета находила теплые слова для передовиков производства, умело сообщала о их трудовых делах, раскрывала их опыт. Так, номер за 10 июня 1964 года был целиком посвящен теме «Славен человек трудовыми руками». Номер открывался репортажем с первого праздника труда, проходившего на строительстве в воскресный день 7 июня. Вместе с другими материалами был опубликован обстоятельный рассказ об опыте работы бригады коммунистического труда В. А. Лущика. Здесь же помещена фотография бульдозериста Б. Билькова и тремя словами «Трудолюб он большой» дана исчерпывающая оценка его трудовых дел.

Кстати, редколлегия, экономя газетную площадь, нередко вместо многословного материала о том или ином передовике производства публикует портреты с краткими, но яркими текстовками. Вот, например, в одном из июльских номеров за 1964 год мы видим фотографию трех улыбающихся девушек, а под ней всего лишь несколько строк, озаглавленных «Они нашли свое счастье на Волго-Балте».

Можно быть уверенным, что этот номер газеты девушки-штукатуры сохранят надолго. И на других стройках страны они будут тепло вспоминать Волго-Балт, где впервые встретились с трудовой славой.

«Строитель Волго-Балта» из номера в номер широко освещал ход социалистического соревнования строителей за право поднять вымпел готовности Волго-Балта к сдаче в постоянную эксплуатацию.

Могучее движение современности

На строительстве Волго-Балта, как и во всей нашей стране, широкий размах приобрело соревнование за коммунистический труд. Характерной особенностью этого движения на нашей стройке является то, что оно развилось одновременно с расширением



Ветеран строительства Череповецкого гидроузла бригадир бригады плотников А. П. Беляев.

фронта работ. Отряд строителей, стремившихся жить и работать по-коммунистически, возрастал с каждым годом и месяцем.

Как уже сказано, инициатором соревнования за коммунистический труд в коллективе строителей выступила бригада шоферов во главе с Владимиром Лущиком. Работала она в ту пору на Белоусовской автобазе и приняла такие обязательства:

> «Жить, учиться и трудиться по-коммунистически: повышать свою квалификацию, политический и культурный уровень; бороться за то, чтобы не было ни одного случая нарушения трудовой дисциплины; экономно расходовать горючее и смазочные масла; являться примером для остальных не только в труде, но и в быту; строго выполнять правила и нормы общественной жизни; бороться за каждую минуту для вы-

полнения плана и тем самым повысить производительность труда до 150 процентов; ликвидировать аварии и поломки и сэкономить по 100 рублей государственных средств в месяц на каждого шофера».

Это первое на стройке обязательство соревноваться за коммунистический труд подписали водители: Глупышев, Макагонов, Лущик, Седякин, Овчинников, Суханов, Крыжов, Сереженко, Марченко, Кузнецов, Филев, Патрашин, Сычев, Красков и Енин.

Почин бригады Лущика первыми поддержали работники Белоусовской и Новинкинской подстанций. Через год, в канун 43-й годовщины Великого Октября, этим трем коллективам было присвоено высокое звание коммунистических.

Однако до половины 1961 года движение за коммунистический труд на стройке не имело значительного размаха. В целях более широкого развертывания соревнования и обобщения опыта работы передовиков партийный комитет в июле 1961 года провел слет соревнующихся за коммунистический труд. Слет обратился ко всем строителям Волго-Балта с призывом множить ряды участников соревнования. И через год отряд соревнующихся за звание ударника коммунистического труда составлял уже 33 процента к общему числу работающих на стройке.

Такие слеты мы стали проводить ежегодно. Программа их, примерно, такова: краткое вступительное слово с итоговыми данными о ходе соревнования, выступления лучших строителей, награждение передовиков почетными грамотами и ценными подарками и в заключение — концерт художественной самодеятельности. Наряду с этим, в целях пропаганды и обобщения передового опыта, партийный комитет в июле 1963 года принял решение ежемесячно проводить «День ударника коммунистического труда» по строительным подразделениям.

Вечером в последнюю среду каждого месяца в клуб строительного подразделения собирались те, кто уже носил звание ударника коммунистического труда и кто борется за это почетное звание. Сюда приглашались и рабочие, еще не участвовавшие в соревновании. Как проходил «День ударника коммунистического труда», покажем на примере строительного управления № 420.

Клуб на участке Пахомово-2 празднично убран. Над сценой аншлаг: «Привет коллективам и ударникам коммунистического труда!» На стенах вывешены плакаты с показателями работы бригад коммунистического труда и бригад, борющихся за это звание. На Доске почета — фотографии передовиков. Задолго до назначенного времени зал клуба переполнен.

Звучит музыка. Места за столом президиума, украшенном букетами живых цветов, занимают лучшие люди управления.

После краткого вступительного слова секретаря партийной организации С. А. Лашкула выступил начальник управления И. М. Нагорных. Он ознакомил с итогами соревнования за минувший месяц, рассказал о результатах работы ударников коммунистического труда и борющихся за это звание. Затем выступили руководители коллективов, соревнующихся за звание ударников коммунистического труда, — начальник бетонного завода В. Песчанинов, бригадир бетонщиков М. Никитин и прораб арматурного двора В. Аврамчиков. Они поделились опытом работы. После этого в торжественной обстановке были вручены свидетельства о присвоении звания коллективов и ударников коммунистического труда. Свидетельства оформлены в виде книжечек в красной обложке с золотым тиснением. Закончился вечер большим концертом художественной самодеятельности.

Как правило, все ударники коммунистического труда и боровшиеся за это звание примерно вели себя на производстве, перевыполняя нормы выработки, и в быту, повышали свой общеобразовательный уровень, учились в сети политического просвещения.

Несколько слов о коллективах работников Вытегорской и Белоусовской подстанций. Прошло несколько лет, как им присвоено звание коллективов коммунистического труда. За это время здесь не было ни одного прогула, ни одного случая аварий или срывов подачи электроэнергии на строительные объекты. Взаимоотношения между работниками основаны на дружбе и товариществе. Все члены этих коллективов учатся заочно в высших учебных заведениях и техникумах или в вечерних школах рабочей молодежи.

Осенью 1963 года на строительстве возникло новое массовое движение — соревнование за право поднятия вымпела на открытии Волго-Балтийского водного пути. Партийный комитет совместно с хозяйственным руководством строительства, постройкомом и комитетом комсомола разработали условия этого соревнования. Началась упорная борьба за темпы, за качество, за первенство.

В соревнование за право поднятия вымпела включился весь коллектив строительства. Итоги его ежемесячно подводились на объединенном заседании партийного комитета, постройкома, комитета ВЛКСМ и руководства управления строительства и публиковались в многотиражке «Строитель Волго-Балта». Первенство в этом соревновании одержали коллективы специализированного управления № 478 (начальник Н. Г. Вавилов, секретарь парторганизации С. В. Шараковский), прорабство шестого шлюза (старший прораб П. Л. Пироговский) и бригада шоферов во главе с А. В. Русановым.

В строительных управлениях, в свою очередь, было организовано соревнование между прорабствами за право поднятия вымпела на первом пропуске судов через шлюз. Такие вымпелы были подняты во всех трех строительных управлениях на северном склоне 8 июня 1964 года на митингах, посвященных пропуску судов.

Организация массового соревнования за коммунистический труд, за право поднять вымпел на открытии канала позволили нам значительно повысить трудовую и политическую активность строителей. Благодаря трудовому энтузиазму всего коллектива строительство Волго-Балтийского водного пути завершено на четыре месяца раньше установленного правительством срока.

Надежный резерв и помощник

Волго-Балт можно без всякого преувеличения назвать всенародной стройкой. Коллектив строителей, подавляющее большинство в котором составляла молодежь, был многонационален. Достаточно сказать, что посланцы Ленинского комсомола — представители 25 национальностей. Они прибыли на стройку из 36 республик, краев и областей страны.

Партийный комитет понимал, что от того, как будет организовано воспитание этой большой армии, как она будет вовлечена в работу, будут зависеть и производственные показатели и морально-политическое состояние строителей. На стройку приехали молодые люди с различными навыками, привычками и национальными обычаями. Задача состояла в том, чтобы сплотить их в единый слаженный коллектив. И это удалось.

Прежде всего, надо было правильно определить организационную структуру комсомольской организации, которая насчитывала в своих рядах около 1500 человек. Решили во всех подразделениях стройки создать первичные организации, которые объединяются комитетом комсомола стройки с правами райкома.

Следовало также подобрать работоспособный состав комсомольских вожаков. На должность секретаря комитета ВЛКСМ партийная организация рекомендовала А. Лозового, а его заместителем — А. Пикалова. Оба они проявили себя на стройке как умелые организаторы молодежи, в то же время знающие строительное дело (оба имеют среднее техническое образование). Подавляющее большинство секретарей первичных комсомольских организаций также имеют среднее специальное либо общее образование; восьмеро из них — члены и кандидаты в члены партии.

Как партийный комитет осуществлял руководство работой комсомольской организации? Формы этого руководства довольно разнообразны. Тут и обсуждение вопросов работы комсомольских организаций на заседании парткома и на партийных собраниях; и участие членов парткома и секретарей партийных организаций на заседаниях комитета комсомола и комсомольских собраниях; и систематическое проведение собраний комсомольского актива стройки; и повседневные встречи и беседы с комсомольскими вожаками и рядовыми комсомольцами в будничной обстановке. Все это позволяло постоянно быть в курсе дела, знать жизнь и работу комсомольских организаций, а также ставить перед молодежью конкретные задачи на определенном этапе строительства.

Хозяйственные руководители — начальник управления строительства А. С. Хмельницкий, начальники строительных управлений И. М. Нагорных, Б. Ш. Трахтман, Н. Г. Вавилов и др. также постоянно общались с комсомольцами и молодежью не только на комсомольских собраниях, а и на строительной площадке и в рабочих общежитиях.

Как только стало известно о том, что в отдельных комсомольских организациях страны создаются отряды «Комсомольского прожектора», мы поставили такую же задачу перед комитетом комсомола и оказали ему практическую помощь в создании таких отрядов. Совместно разработали эскиз и изготовили витрину «Под луч прожектора», в которой систематически вывешивались сатирические плакаты, бичующие все то, что мешало работать и жить по-коммунистически.

Отряды и посты «Комсомольского прожектора», созданные при первичных комсомольских организациях, объединяли более 180 человек. Их работу направлял центральный штаб «КП» при комитете ВЛКСМ. Рейды проверки использования техники, организации труда, качества строительства, состояния бытовых условий, работы предприятий общественного питания, контроль за выполнением графиков строительных работ — все эти и многие другие вопросы были в центре внимания прожектористов.

В работе «Комсомольского прожектора» вместе с комсомольцами активно участвовали коммунисты: В. И. Лапскер — заместитель начальника управления строительства, И. И. Броцман — начальник конторы материально-технического снабжения, И. И. Старовойтов — начальник сметно-договорного отдела, И. З. Фрадкин — начальник группы рабочего проектирования и др.

Практическая помощь старших товарищей, широкая гласность через газету «Строитель Волго-Балта» и радиопередачи «По нашей стройке», а также своевременное принятие хозяйственными

руководителями мер по устранению выявленных недостатков подняли роль и авторитет «Комсомольского прожектора» в коллективе строителей.

Но «Комсомольский прожектор» это лишь какая-то частица работы комсомольской организации Волго-Балта. Молодежное кафе, ставшее любимым местом отдыха молодых строителей, диспуты, вечера вопросов и ответов, встречи с ветеранами труда, с писателями, художниками и композиторами и многие другие интересные дела сплачивали нашу молодежь, звали ее на трудовые подвиги.

Чувствуя локоть старших товарищей, повседневно ощущая их помощь и направление в работе, десятки комсомольских активистов, юношей и девушек, потянулись в ряды Коммунистической партии.

Полуторатысячный отряд комсомольцев был надежным резервом и помощником партийной организации во всех ее начинаниях.

* * *

Наш рассказ о партийной организации Волго-Балта не претендует на полноту. В нем далеко не раскрывается все многообразие ее работы, а даются только отдельные штрихи. Но и эти штрихи позволяют сделать представление о том, как отряд коммунистов Волго-Балта вел за собой многотысячный коллектив строителей к намеченной цели. И цель достигнута. А это — главное.

ОБ ЭТОМ ГОВОРИЛОСЬ НА XXII СЪЕЗДЕ КПСС:

«Советский человек сможет осуществить дерзновенные планы изменения течения некоторых северных рек и регулирования их вод с целью использования мощных гидроресурсов для орошения и обводнения засушливых районов».

(Из Программы КПСС).



Шестой шлюз. Вода пошла...



ВОЛГО-БАЛТ

ГОД 1962

ИЮНЬ. Министерство транспортного строительства СССР утвердило мероприятия по ускорению строительства Волго-Балтийского водного пути. На ударную стройку дополнительно направлено 1350 рабочих и инженерно-технических работников, а также большое количество техники.

6 ИЮЛЯ. Коллектив волгобалтовцев стал на трудовую вахту в честь Дня строителя. Шоферы, бульдозеристы, экскаваторщики, бетонщики готовят празднику трудовые подарки.

7 ИЮЛЯ. Вышел первый номер многотиражной газеты «Строитель Волго-Балта». При редакции созданы на общественных началах отделы информации, писем, промышленности. Выпуск газеты был прекращен 31 октября 1964 года в связи с окончанием строительства канала. Всего вышло 2038 номеров.

7 ИЮЛЯ. «Механизмам — полную нагрузку!» — с таким призывом обратились к механизаторам члены экипажа коммунистического труда «Э-652» № 5481. Гидростроители взяли обязательство завершить годовой план к 45-й годовщине Октября. Партийный комитет Волгобалтстроя одобрил инициативу передовиков.

11 ИЮЛЯ. На партийно-хозяйственном активе Волгобалтстроя обсуждены итоги работы за полугодие и задачи по усилению темпов строительства. Решено довести укладку бетона до 1000 кубометров в сутки.

ИЮЛЬ. Совет Министров СССР рассмотрел вопрос о ходе работ на строительстве Волго-Балта. Принято решение об оказании помощи Волгобалтстрою техникой и рабочей силой.

— В поселке Ребово открыт новый клуб.

— На 60-м канале приступили к сооружению дамбы.

— «Вытегра, Волго-Балт», — по этому адресу прибывают на стройку новые механизмы. Только в июле поступило 9 бульдозеров, 13 автомобильных кранов, три автогрейдера, кубовый экскаватор, два башенных крана, кислородная станция, четыре тягача МАЗ-200-М, несколько бортовых машин ГАЗ-63,.

— На Череповецком гидроузле сильно отставало от графика строительство здания гидроэлектростанции и плотины. На партийном собрании коммунисты решили взять эти объекты под свой контроль.

— На зеленой поляне, на живописном берегу реки Шексны, вырос палаточный городок студентов Московского университета. Они приехали помочь строителям Череповецкого гидроузла. Студенты укрепляли дамбы и откосы отводящего канала, строили жилые дома, выступали с концертами художественной самодеятельности.

7 АВГУСТА. На Череповецком гидроузле поставлена под напор перемычка через отводящий канал гидростанции. Бетонщики приступили к укладке бетона в понур гидроэлектростанции.

11 АВГУСТА. Состоялась отчетно-выборная комсомольская конференция Волгобалтстроя. Волго-Балт объявлен ударной комсомольской стройкой.

12 АВГУСТА. В ознаменование Дня строителя имена многих волгобалтстроевцев занесены в Книгу поче-



Ветеран строительства Волго-Балта машинист экскаватора И. Е. Шуменков.

та. Среди удостоенных этой высокой чести машинист крана Е. А. Авров, бригадир электросварщиков В. А. Астафьев, шоферы А. П. Енин и А. К. Смирнов, машинист экскаватора А. В. Кирьянов, бетонщик Н. Н. Савин и другие.

31 АВГУСТА. Новинкинский бетонный завод за сутки выдал 768 кубометров бетона. Это две с половиной суточных нормы. Управление «Волгобалтстрой» поздравило новинкинцев с трудовой победой.

АВГУСТ. Развертываются работы на шестом шлюзе. На огромной площадке только что вырыт глубокий котлован. Вокруг — горы грунта. На дне котлована снуют машины, рокочут бульдозеры. Все работы, от выемки грунта до монтажа закладных частей, производятся одновременно. На стройку прибыли сотни посланцев комсомола.

— Для улучшения снабжения Волго-Балта электроэнергией проведена коренная реконструкция энергетического хозяйства. На трассе канала построено и реконструировано пять крупных подстанций.

— Закончилось строительство Пахомовского бетонного завода. Все механизмы при опробовании работают хорошо.

— Коллектив мостопоезда № 817 закончил строительство мостов через первый шлюз и реку Нагажму.

— Силами комсомольцев и молодежи в поселке Девятины оборудован стадион.

1 СЕНТЯБРЯ. На Череповецком гидроузле более ста строителей, не имевших среднего образования, приступили к занятиям в вечерней школе рабочей молодежи.

4 СЕНТЯБРЯ. На строительство Череповецкого гидроузла прибыло свыше ста студентов Вологодского пединститута и Вологодского техникума путей сообщения.

29 СЕНТЯБРЯ. Коллектив Новинкинского бетонного завода завершил годовой план. На объекты Волго-Балта выдано 80 800 кубометров бетона.

СЕНТЯБРЬ. Строительство Волго-Балтийского пути вступило в решающую фазу. До пропуска судов осталось полтора года. Не успокаиваться на достигнутом, привести в действие все резервы, досрочно выполнить план строительно-монтажных работ — к этому призвали коммунисты строителей на состоявшемся отчетно-выборном партийном собрании Волгобалтстроя.

— Передним краем Волго-Балта стал Череповецкий гидроузел. С большим напряжением, круглые сутки трудятся гидростроители на этом участке. Сентябрьский план они выполнили на 180 процентов.

— На строительстве канала побывали операторы киностудии «Мосфильм». Сделаны съемки для хроникального фильма «Новости дня».

— На трассе Волго-Балта работает 21 земснаряд Министерства речного флота и 32 снаряда Министерства транспортного строительст-

ДРУЖЕСКИЕ ШАРЖИ

Василию МАРЕНКО — бригадиру комсомольско-молодежной бригады



Василий Маренко — лихой
бригадир
Комсорг и всех девушек
наших кумир.

* * *

Федору СКОРОБРЕХ — бригадиру комсомольско-молодежной бригады



А это Федор Скоробрех...
Ему сопутствует успех!
Но бригадир не зазнается —
У комсомольцев так ведется.

ва. Такого количества землеройных машин для выемки грунта подводным способом на стройках страны еще не бывало.

— Оживленно в эти дни на пятом шлюзе. По дороге с ревом проносятся груженые автосамосвалы, черпают грунт экскаваторы, сверкают огни электросварки. Буквально на глазах растут камера и головы шлюза. В сентябре забетонировано 8 блоков. В сооружения шлюза уложено свыше 22 тысяч кбм бетона.

— На Волго-Балт прибыли новые бульдозеры ДЭТ-250. В умелых руках это — отличные машины. На отделке примыкающих к первому шлюзу площадей бульдозерист В. Силин только за один месяц спланировал 23 тысячи кубометров грунта. Для выполнения этой работы в такой срок потребовалось бы три-четыре бульдозера старых марок.

15 ОКТЯБРЯ. Гидростроители Череповецкого гидроузла рапортовали о досрочном выполнении годового плана строительно-монтажных работ.

16 ОКТЯБРЯ. Коллектив арматурного цеха комбината производственных предприятий, досрочно выполнив годовой план, стал на трудовую вахту в честь 45-й годовщины Октября. Октябрьское задание за 15 дней перекрыто в два раза.

26 ОКТЯБРЯ. Молодой шофер Шекснинской автобазы Илья Брюхович добился рекордной выработки. За смену он сделал 46 рейсов. Это — около трех сменных заданий.

28 ОКТЯБРЯ. Отдан приказ о завершении подготовки к перекрытию реки Шексны. По участкам распределены люди и механизмы.

29 ОКТЯБРЯ. Опущены щиты Крохинской плотины. Приток воды в проран реки Шексны у Череповецкого гидроузла резко снизился.

2 НОЯБРЯ. Началось сужение прорана Шексны. Рано утром на правом берегу стояли наготове 8 самосвалов, один экскаватор и несколько бульдозеров. В 12 часов у прорана появляются несколько самосвалов. В реку сбрасываются камни. В 16 часов подведен первый итог напряженной работы. К этому времени в русло реки было сброшено 320 кубометров камня. На следующий день отсыпка банкета продолжалась. Работы прекратились только 4 ноября. Ширина прорана дошла до 45 метров.

5 НОЯБРЯ. Юксовичскому монтерскому пункту энергоснабжения и связи, возглавляемому мастером А. А. Шевцовым, присвоено звание коллектива коммунистического труда.

6 НОЯБРЯ. В ознаменование 45-й годовщины Октября 18 передовиков ударной стройки занесено на Доску почета, 25 — в Книгу почета. Среди удостоенных этой высокой чести начальник земснаряда № 301 А. В. Алексеев, шофер Н. Ф. Башмаков, электросварщик А. Я. Майер, багермейстер земснаряда № 313 А. П. Кислягин, бригадир комплексной бригады В. А. Калиничев и другие. Около 120 волгобалтстроевцев награждены Почетными грамотами.



Прораб монтажных работ управления гидромеханизации С. М. Федотов.

П. Д. БАТУНЕР,
главный инженер
Волгобалтстроя

КРУПНЕЙШЕЕ ИНЖЕНЕРНОЕ СООРУЖЕНИЕ НАШЕГО ВРЕМЕНИ

ЕЩЕ в далекие времена передовые люди понимали, что энокомическое развитие России может ускориться при широком товарообмене со странами Запада и Востока. Выход к Балтийскому, Азовскому и Черному морям явился значительным толчком в этом направлении.

Использование внутренних водных путей стало важнейшей задачей. Неудивительно, что во времена Петра I возникла идея и попытка осуществить ряд мер, направленных на создание водных путей.

Как известно, русскими инженерами были разработаны проекты и начаты работы по Вышневолоцкой и Тихвинской системам по преодолению водоразделов между реками Ковжей и Вытегрой на северо-западе и реками Волгой и Доном на юго-востоке. Так еще в те времена было положено начало развитию гидротехнического строительства в нашей стране.

Тихвинская и Вышневолоцкая водные системы сыграли в свое время известную положительную роль в развитии экономики страны. Значительно позднее была построена Мариинская система. Просуществовав более 150 лет, она сдала свою вахту Волго-Балту.

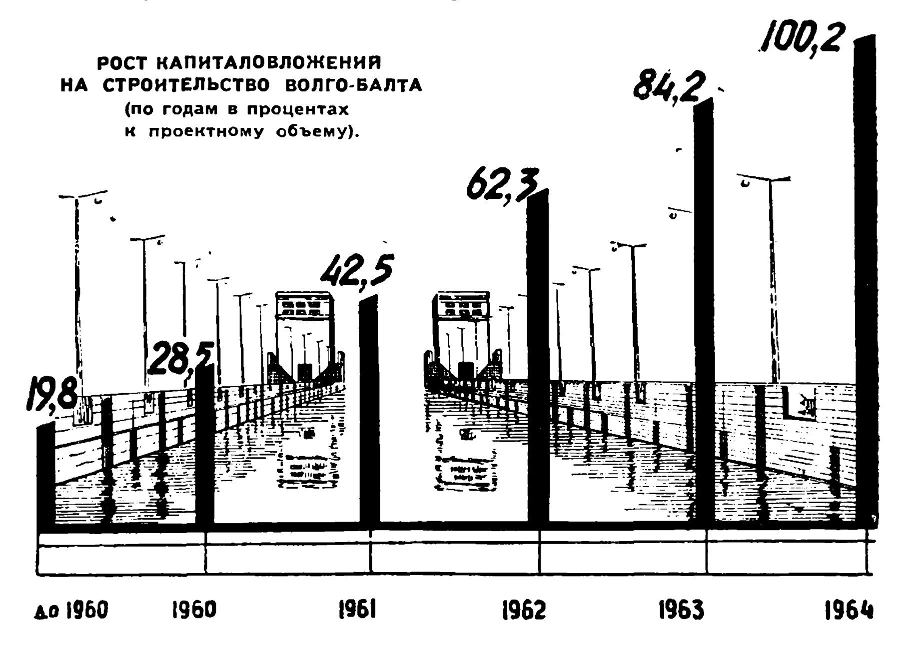
Октябрьская социалистическая революция пробудила огромные творческие силы народа, который под руководством великой партии Ленина одержал всемирно-исторические победы. За короткий срок страна Советов превратилась в крупнейшую индустриальную державу мира, строящую светлое коммунистическое общество.

Быстрое экономическое развитие Советского Союза выдвинуло задачу завершить в текущем семилетии строительство Волго-Балтийского водного пути. Это крупнейшее инженерное сооружение, введенное в эксплуатацию в июне 1964 года, является результатом многолетней творческой работы многотысячного коллектива рабочих, инженеров, техников, непосредственно принимавших участие в строительстве, и еще большего количества людей, обеспечивающих стройку материалами, оборудованием, транспортными средствами и всем необходимым для труда и жизни.

Как известно, сооружение Волго-Балтийского канала началось еще до Великой Отечественной войны, но было прервано в связи с нападением на нашу страну немецко-фашистских захватчиков.

В послевоенный период, вплоть до 1961 года, строительство канала мало продвинулось вперед. Перелом наступил после XXII съезда нашей партии. Государство выделило на эту стройку крупные средства. Предстояло в короткие сроки построить все сооружения водного пути.

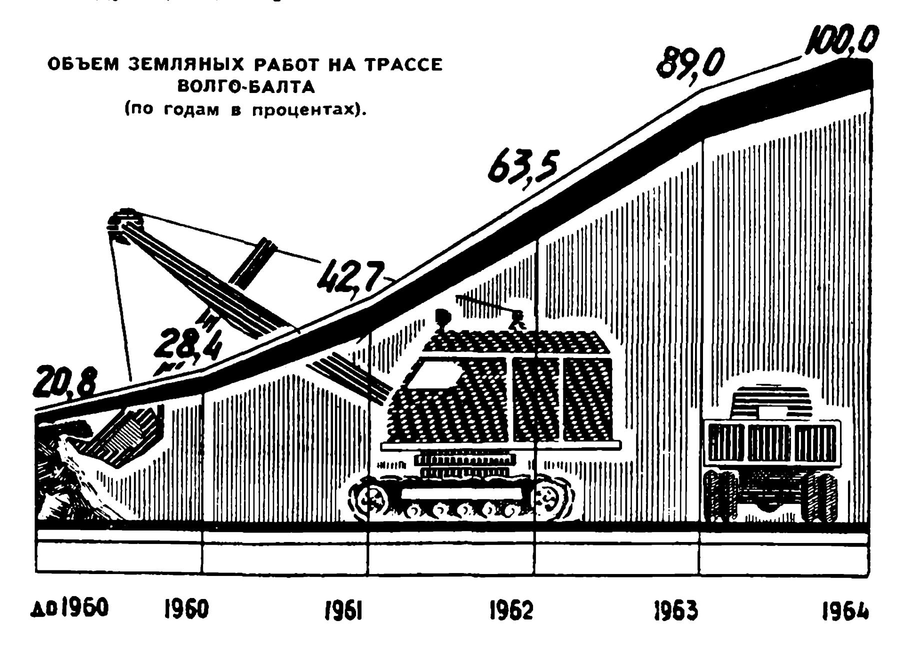
Рост капиталовложений на строительство Волго-Балта отражен на публикуемой ниже диаграмме.

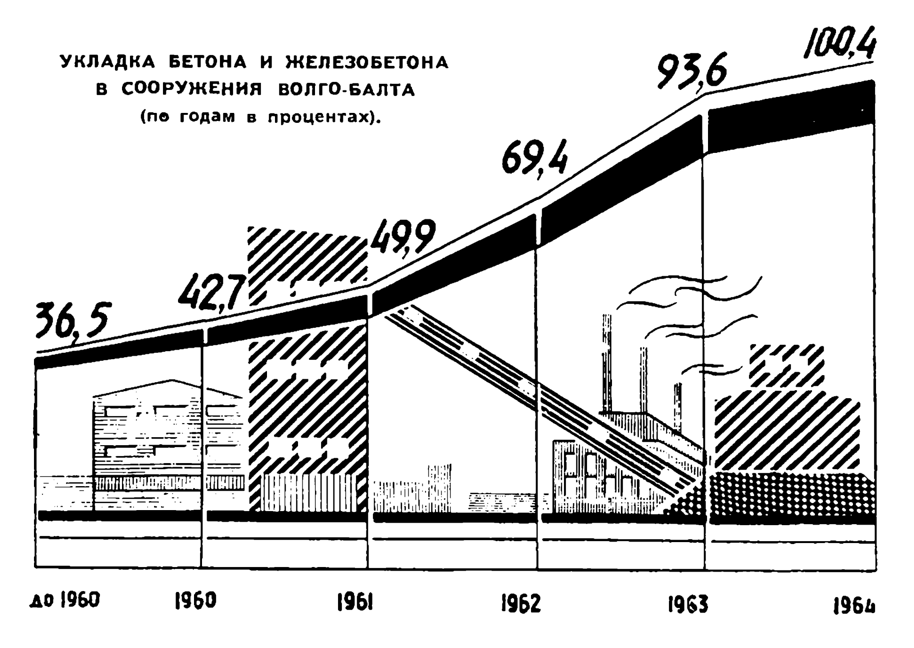


Таким образом, за первые шесть лет общий объем капиталовложений в строительство канала составил 28,5 проц. от сметной стоимости, за последующие четыре года — 71,5 проц. и соответственно строительно-монтажные работы — 27,4 проц. и 72,6 проц.

Приведенные данные показывают отрицательные и положительные стороны сооружения Волго-Балта. В течение 1955—1960 годов из-за недостаточности ассигнований строительство велось лишь на сравнительно небольшом количестве объектов и главным образом на Вытегорском и Белоусовском гидроузлах. Это в последующем осложнило развитие работ на остальных участках трассы, поскольку сроки для возведения всех сооружений оказались ограниченными.

Решения Центрального Комитета нашей партии о необходимости сосредоточить силы, средства и материальные ресурсы на объектах, имеющих важное для народного хозяйства значение, оказали благотворное влияние и на строительство Волго-Балтийского водного пути. Коренная перестройка организации труда, обеспечение стройки капиталовложениями и необходимыми ресурсами резко повысили объемы выполняемых работ, что видно из следующих диаграмм.





Только за последние четыре года на Волго-Балте выполнено земляных работ 71,6 проц. от проектных объемов, бетонных и железобетонных работ — 57,7 проц.

Центральный Комитет партии и Советское правительство поставили задачу — завершить строительство Волго-Балтийского водного пути на год раньше намечавшегося срока. Это являлось воплощением в жизнь программы КПСС, принятой XXII съездом, по созданию единой глубоководной системы в Европейской части Советского Союза.

Включившись в соревнование за досрочное окончание строительства Волго-Балта, коллектив рабочих и инженерно-технических работников целеустремленно и смело решал поставленные перед ними задачи.

В мае 1961 года были введены в эксплуатацию Вытегорский и Белоусовский гидроузлы. В ноябре 1962 года строители доложили проходившему в Москве Пленуму ЦК КПСС о перекрытии реки Шексны. Весной 1963 года был введен в действие Череповецкий гидроузел, а в июне 1964 года — Новинкинский и Пахомовский гидроузлы.

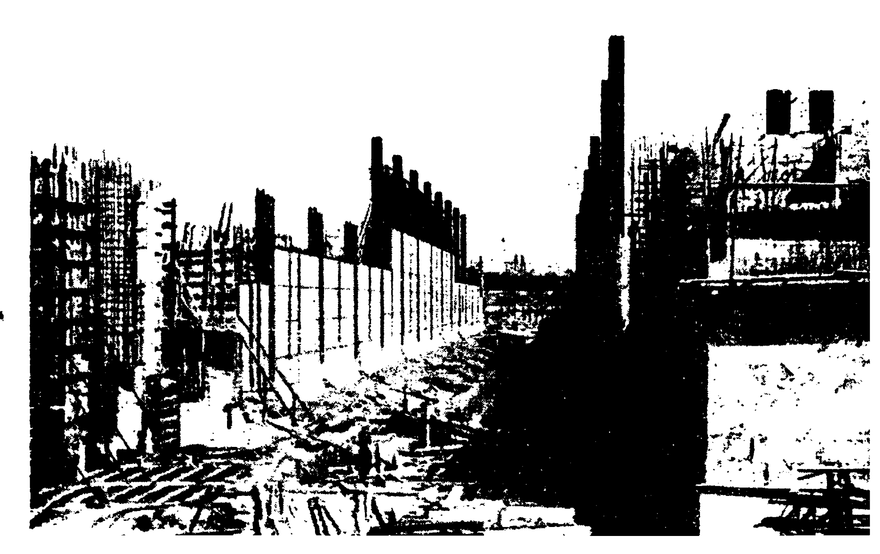
Учитывая, что общая характеристика водного пути и его сооружений дана в других статьях сборника, расскажем о производстве отдельных видов работ на трассе Волго-Балта.

ЗЕМЛЯНЫЕ РАБОТЫ

Особый интерес представляет собой производство земляных работ в районе водораздела, где выемки достигали 35 метров глубины и проходили в тяжелых геологических условиях. Гидромеханизаторам пришлось преодолевать моренные глины с валунами, болота с торфами, достигавшими шестиметровой толщины, плывунные пески и супеси. Почти повсеместно исключалось применение сухоройной техники — мощные экскаваторы не могли применяться. А ведь именно здесь, на этом участке, предстояло выполнить почти половину всех проектных объемов земляных работ — 31 млн. кубометров.

В практике гидростроительства землесосные машины в таких грунтах не работали. Но тем не менее задача была решена. В максимальный по объему выполненных работ 1963 год на водоразделе работало 30 земснарядов и гидромониторных установок и 31 землечерпалка. Суммарная производительность этих машин составила 14 тысяч кубометров грунта в час.

Работы по выемке водораздельного канала осуществлялись следующим образом. Верхние слои грунта (торфы, пески и супеси) разрабатывались землесосными снарядами и землечерпалками, а нижние в тяжелых грунтах — гидромониторными установками, располагаемыми в огражденных перемычками котлованах. Разрабатывая поярусно котлован, гидромониторы «садились» на дно



Так выглядел Череповецкий шлюз в 1960 году.

канала. Грунт от земустановок и землесосов транспортировался по трубам на расстояние до 2,5 километра в специально подготовленные места — отвалы. Вода для работы гидромониторов подавалась под большим давлением от насосных станций. Выемку водораздельного канала сопровождали оползни и обвалы. И это не удивительно. Прорезая толщу торфа, земснаряды встречали под ним жидкообразную массу, которая, стекая в прорезь, увлекала за собой торфяники с растущим на них лесом.

Землесосные машины встречали также на своем пути тяжелые грунты, засоренные лесными остатками, валунами и пнями. Приходилось экспериментировать, изобретать, находить выход из трудных положений.

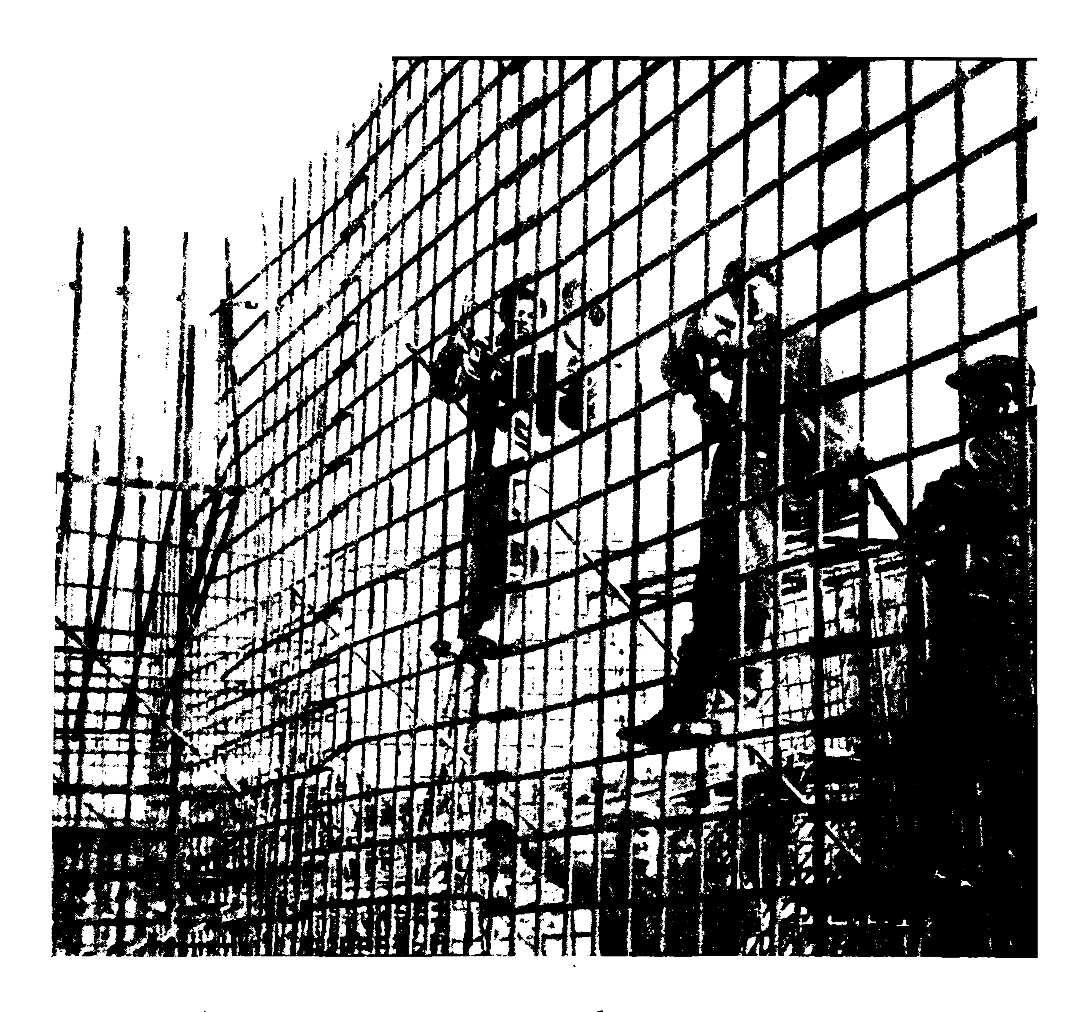
Работники гидромеханизации разработали и применили для различных грунтов новые конструкции фрез — ложкообразные, типа «Моонзунд» и другие. На гидромониторах было установлено дистанционное управление.

Внедрение новшеств, хорошая организация работ, четкость и слаженность команд машин позволили большому коллективу гидромеханизаторов систематически и устойчиво выполнять задания и месячные планы на 120—160 проц.

Выемка грунта осуществлялась при помощи земснарядов и в суровых зимних условиях. Зимой 1963—1964 годов землечерпательные суда были проведены во льдах через шлюзы и каналы Мариинской системы. Проводка вызывалась тем, что до весеннего паводка снаряды должны были подойти к местам работ и обеспечить вскрытие перемычек и наполнение каналов и водохранилищ водой.

Впервые в практике гидростроительства, в условиях глубоких выемок, на Волго-Балте применен метод равновеликих объемов. Существо его заключается в том, что, во избежание огромных затрат, откосы в глубоких выемках большой протяженности не крепятся. Ширина канала по дну увеличивается по сравнению с другими участками на 20 метров, а над максимальным горизонтом воды в канале у обоих его бортов образуются полки шириной 15 метров. Откосы выемки над полкой и ниже ее после окончания работы земснарядов со временем обрушиваются и впоследствии принимают очертание, близкое к проектному. По мере зарастания они становятся устойчивыми от размыва поверхностными водами.

Примененный метод равновеликих объемов в больших размерах уменьшил количество грунта, подлежащего выемке, для создания проектных откосов. В условиях заболоченной местности выполнить эту работу ни способом гидромеханизации, ни землечерпалками, ни экскаваторами невозможно. В результате достигнута значительная экономия средств и времени.



Арматурщики и электросварщики из бригады коммунистического труда А. И. Шоничева возводят арматуру на Череповецком гидроузле.

На коротких каналах между шлюзами, при значительном обводнении участков выемки, разработка грунта велась экскаваторами-драгляйнами по бестранспортной схеме с двумя-тремя перекидками и перемещениями грунта от них бульдозерами за пределы призмы обрушения. Такая организация труда значительно сократила потребность в автомобильном транспорте.

Котлованы пятого и шестого шлюзов разрабатывались комбинированным способом — верхние слои с песчаными грунтами гидромониторами, нижние в тяжелых глинах с включением валунов—

экскаваторами на автотранспорт. Земляные работы по многим котлованам были выполнены с глубинным водопонижением. При этом способе ускорилось открытие оснований для производства последующих видов работ.

Все напорные сооружения — плотины, дамбы и обратные засыпки за стены камер шлюзов (кроме части плотины на р. Шексне, намытой земснарядами), — возводились из песчаных грунтов. Песок к месту укладки в сооружения доставлялся автосамосвалами. Каждый слой насыпи уплотнялся дизельными трамбовками или катками на пневматическом ходу.

Контроль за качеством сооружений осуществлялся контрольными постами геотехнической группы Центральной лаборатории управления «Волгобалтстрой». Сжатые сроки строительства вынуждали производить эти работы круглогодично, в условиях суровой зимы. Это обстоятельство требовало дополнительных мероприятий.

Земляные сооружения, находящиеся под напором в течение одного-трех лет, работают нормально.

ПЕРЕКРЫТИЕ РЕК

Одной из сложных инженерных задач, поставленных перед строителями, явилось требование — вести строительство таким образом, чтобы судоходство по Мариинской системе в навигационный период не прерывалось. Это влекло за собой отнесение перекрытия рек и возведение земляных плотин в их русле на самое неблагоприятное время — зиму и весну. Так, например, р. Вытегра в створе плотины Новинкинского гидроузла была перекрыта пионерным способом 2 ноября 1963 года через два часа после прохода последнего судна, а река Шексна в створе Череповецкого гидроузла — 19 ноября 1962 года.

Перекрытие происходило при температуре — 10 градусов. Резкое понижение температуры в последующие дни вынудило строителей, во избежание полного промораживания тела плотины, перейти от намыва к насыпи ее сухим способом с помощью автосамосвалов. Таким образом, крупные земляные сооружения возводились в тяжелых зимних условиях. К весеннему паводку они были полностью подготовлены к принятию напоров воды.

Наконец, река Вытегра в створе плотины Пахомовского гидроузла была перекрыта 26 мая 1964 года, в период начала спада паводка также пионерным способом с обоих берегов. При этом расходы воды пропускались транзитом через вновь построенный шестой шлюз для наполнения ниже расположенных водохранилищ.

БЕТОННЫЕ И ЖЕЛЕЗОБЕТОННЫЕ РАБОТЫ

Основные массы бетона и железобетона укладывались, главным образом, в судоходные шлюзы, водосбросы, ГЭС, причальные эстакады и пристани. Как правило, прежде всего возводились элементы шлюзов — головы и устои голов, связанные с установкой на них металлоконструкций ворот и механизмов.

Сооружения превращались в площадки по монтажу арматурнах каркасов, плит-оболочек, опалубки и закладных частей, доставляемых с мест их изготовления.

Бетон подвозился в автосамосвалах и подавался к месту укладки в зависимости от конструкций шлюза — в блоки днища и первого яруса стен непосредственно по эстакадам из автомашин, а в верхние ярусы бадьями с помощью кранов. Параллельно производились обратные засыпки за стенки шлюза. Это способствовало созданию подъездных путей к бетонируемым блокам и размещению кранов на засыпках.

Одновременное бетонирование блоков и закладных частей ускоряло монтаж конструкций. На каждом объекте, как правило, велись бетонные и монтажные работы. Иначе говоря, оба процесса совмещались.

Производство монтажа сложных и многотонных деталей конструкций ворот и механизмов, не ожидая полного фронта работ, обеспечило почти одновременное окончание строительных и монтажных работ на сооружениях. Бетонные работы велись на протяжении года круглосуточно при любой погоде. Качество их на всех без исключения сооружениях — хорошее. Армофермы и плиты-оболочки полностью изготовлялись на механизированных предприятиях Волгобалтстроя.

Инертные материалы для бетонных работ, а также дренажей, фильтров и креплений добывались в карьерах и фабриках строительства и частично завозились из карьеров Подпорожья Ленинградской области и Речной Сосновки Вологодской области.

СКОРОСТНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО ГИДРОУЗЛОВ

Выше уже говорилось о том, что основные физические объемы работ выполнялись в течение последних трех с половиной лет, но и в этот период нагрузка была неравномерной.

К началу 1962 года строительство развернулось еще не на всех сооружениях.

XXII съезд КПСС призвал строителей сосредоточить силы на важнейших объектах и ускорить ввод строящихся предприятий.



Старший прораб строительства электростанции и водосброса на Вытегорском гидроузле Ф. И. Федоров и его заместитель Т. В. Моисеев.

Таким образом, наибольшие объемы работ приходились на 1962 и 1963 годы. Все это потребовало коренной перестройки организации труда, изменения технологии, перехода на скоростное ведение строительно-монтажных работ.

Наиболее характерным является строительство шлюза № 6 и всего Пахомовского гидроузла. Перед тем, как приступить к сооружению этих объектов, был разработан проект организации работ. В нем предусматривалось построить шлюз за 22 месяца и обеспечить готовность его к пропуску судов в мае 1964 года. Такие сжатые сроки были положены в основу совмещенного графика строительно-монтажных работ.

Пахомовский гидроузел замыкает Череповецкое водохранилище на северном склоне Волго-Балта. В его состав входят: земляная плотина в районе поселка Белый Ручей, дамбы № 121 и 130, примыкающие с правой и левой стороны к верхней голове шестого шлюза, шлюз с причальными эстакадами в верхнем и нижнем бьефе и подходными каналами, а также железобетонный мост через нижнюю голову с подмостовым габаритом, позволяющим проход большегрузных судов.

Основные объемы работ по шестому шлюзу характеризуются следующими данными:

выемка грунта из котлована	600 тыс. $м^3$;
устройство обратной засыпки	430 тыс. $м^3$;
укладка железобетона	100 тыс. $м^3$;

забивка металлического шпунта	186 т;
кладка кирпичных башен управления	1125 м³;
монтаж металлоконструкций	1270 т;
монтаж армоферм и арматуры	5600 т;
монтаж оборудования и механизмов	320 т.

В отличие от других шлюзов Волго-Балтийского водного пути шестой шлюз является самым высоконапорным. Такой шлюз с наполнением камеры из-под щита через верхнюю голову при высоких напорах в нашей стране строился впервые. Инженеры и научные работники провели всесторонние лабораторные исследования. Были приняты технические решения, обеспечивающие спокойный и безопасный отстой судов в камере во время ее наполнения. Днище камеры шлюза имеет разрезную по оси конструкцию. В продольном направлении оно делится на секции. Камера гашения выполнена в виде монолитных бычков с решеткой из сборных железобетонных балок, укладываемых в пазы.

Шлюз оборудован верхними и нижними ремонтными двустворчатыми воротами. Рабочие эксплуатационные ворота в верхней голове — щитовые опускные, а в нижней — двустворчатые.

Водопроводные галереи опорожнения камеры имеют плоские затворы и такого же типа ремонтные затворы. Маневрирование верхними эксплуатационными воротами и затворами водопроводных галерей осуществляется лебедками, а нижних — специальным поворотным механизмом.

Управление механизмами и лебедками осуществляется с центрального пульта, расположенного в здании на левом устое нижней головы шлюза. Основное электрооборудование, трансформаторная подстанция и распределительное устройство размещены в здании верхней головы.

Большие объемы работ и сжатые сроки строительства шестого шлюза и всего Пахомовского гидроузла потребовали создания необходимой производственной базы. Вблизи стройплощадки были сооружены полуавтоматический бетонный завод с двумя бетономешалками и механизированным цементным складом для единовременного хранения 8 тысяч тонн цемента, механизированные арматурные мастерские производительностью 600 тонн армоферм и арматуры в месяц, полигон с пропарочными камерами для изготовления сборных железобетонных изделий и облицовочных плит. Тут же, в зоне гидроузла, выросли два поселка для строителей с коммунально-бытовыми и торговыми зданиями.

Стройплощадка шлюза и подсобные предприятия были оборудованы автомобильными дорогами с твердым покрытием, линиями электроснабжения и водоснабжения. Строительство производствен-

ной базы осуществлялось ускоренными темпами. В июле 1962 года подсобные предприятия уже начали выпуск продукции.

Поскольку большинство металлоконструкций, механизмов и электрооборудования мы должны были устанавливать на порогах верхней и нижней голов, то схемой организации земляных работ предусматривали первоочередную разработку котлованов голов. В первую очередь работы велись в котловане нижней головы и частично в секциях камеры, примыкающих к ней, а затем в котловане верхней головы и, наконец, по всей камере.

Проектом предусматривался бесштрабный способ бетонирования закладных частей и рымов и водопроводных галерей. Такой способ полностью оправдал себя. Закладные части порогов, гальсбантов, пазов затворов и колонн вереальных столбов бетонировались немедленно после монтажа.

Армофермы и опалубку днищевых блоков камеры и голов устанавливали гусеничными и башенными кранами грузоподъемностью 5—10 тонн КТС-5-10, расположенными на бетонной подготовке, уложенной в котловане.

Для бетонирования днищевых блоков бетон подавали автосамосвалами по инвентарным металлическим эстакадам. Армирование верхних ярусов верхней головы и стен шлюза, опалубка блоков и бетонирование их по четвертый ярус включительно производились при помощи кранов КТС-5-10, установленных на подкрановые пути по днищу шлюза, а нижней головы — кранами, размещенными на обратной засыпке у нижней головы. Выше четвертого яруса все работы выполнялись с обратных засыпок гусеничными кранами.

Такая организация работ и короткие сроки потребовала оснащения стройплощадки достаточным количеством кранов различной грузоподъемности. На строительстве шлюза эксплуатировались мачтово-стреловой кран грузоподъемностью 40 тонн, пять башенных кранов КТС-5-10 и пять гусеничных кранов грузоподъемностью от 5 до 25 тонн.

Достаточное количество мощной техники, рациональная организация работ по изготовлению арматуры и армоферм в специальных цехах, производство на стройплощадке только сборочных и монтажных работ обусловили минимальные трудовые затраты. В наиболее напряженное время на строительстве шлюза было занято 450—500 рабочих. Из них 250—280 человек работало в первую смену, 150—170 во вторую и 40 человек в третью, только на укладке бетона.

На примере строительства шестого шлюза еще раз убедительно доказана эффективность прогрессивных методов организации

производства, когда все работы сводятся к монтажу готовых элементов на месте. Необходимым условием для этого является достаточное количество квалифицированных кадров, оборудования и механизмов.

Выполняя социалистические обязательства, коллектив строителей изо дня в день показывал образцы трудового героизма. Шестой шлюз возведен в рекордно короткий срок — за 18 месяцев. 5 июня 1964 года по нему прошли первые суда. Одновременно было завершено строительство других сооружений Пахомовского гидроузла — дамб, плотины и причальных эстакад.

По аналогичным совмещенным графикам велись работы на шлюзах и других сооружениях Новинкинского гидроузла. Они также своевременно открыли свои ворота для судоходства.

Высокими темпами велось строительство Череповецкого гидроузла. Подводная часть гидроэлектростанции, начиная от фундаментной плиты, была подготовлена к пропуску воды через турбинные камеры и отсасывающие трубы за девять месяцев. К апрелю 1963 года ГЭС и водосброс над ней были выведены до проектных отметок и вместе с плотиной через р. Шексну приняли напор. Это позволило с наступлением паводка начать наполнение Череповецкого водохранилища и открыть навигацию через судоходные сооружения.

К числу объектов, построенных скоростным методом, следует отнести также плотину через р. Вытегру на Пахомовском гидроузле. Она возведена за один год. Плотина через р. Вытегру на Новинкинском гидроузле построена за два года, дамбы № 114 и № 116 и водосброс № 33 на Новинкинском гидроузле — за один год.



Планировка откосов канала у шестого шлюза.

Четвертый и пятый шлюзы того же гидроузла возведены за два с половиной года.

В результате сосредоточения необходимых ресурсов в нужное по технологии время на решающих участках и производства работ по всему фронту удалось решить основную задачу — открыть сквозную навигацию по всему Волго-Балтийскому водному пути в начале июня 1964 года.

КРЕПЛЕНИЕ ОТКОСОВ КАНАЛОВ, ДАМБ И ПЛОТИН

На значительном протяжении откосы каналов, плотин и дамб на трассе подлежали креплению сборными железобетонными плитами, монолитным бетоном и железобетонными бездонными ящиками с загрузкой их камнем по слою фильтров. Наибольший интерес представляет новый, впервые примененный в практике гидростроения тип крепления. На заранее спланированных откосах укладывались слои фильтров, а затем при помощи гусеничных кранов КТС-5Э устанавливались не закрепляемые между собой ящики, размером 1,5 м на 1,5 м и высотой 0,4 м. Каждый такой железобетонный ящик, загруженный заподлицо камнем, покрывал площадь в четыре с половиной квадратных метра.

Особенностью такого вида крепления является простота изготовления, возможность установки в любое время года и удобство в эксплуатации. Поскольку земляные сооружения обладают способностью самоуплотняться, железобетонные ячейки, заполненные камнем, оседают вместе с ними, что исключает образование пустот между телом сооружения и креплением.

Опыт нескольких лет эксплуатации показал надежность и устойчивость такого типа крепления от воздействий волн в каналах и водохранилищах.

ЭЛЕКТРОМОНТАЖНЫЕ РАБОТЫ НА ШЛЮЗАХ

На работы по прокладке силовых и контрольных кабелей, монтажу силового оборудования, электроприборов автоматики и подключению всех механизмов отводилось весьма ограниченное время. Достаточно сказать, что на некоторых шлюзах весь сложный монтаж был осуществлен за полтора-два месяца вместе с наладкой оборудования. Это весьма сжатые сроки.

Строители возводили в первую очередь те объекты, которые нужны монтажникам, а монтажники немедленно, по получении

конструкций, приступали к монтажу. Монтаж электрооборудования начинали, когда здания башен управления шлюзов еще не были полностью готовы. Заготовка вспомогательных конструкций и укрупнение их производилось на предприятиях «Севзапэлектромонтажа».

Своевременное обеспечение оборудованием, четкая и слаженная организация труда в бригадах по заранее разработанному графику дали хорошие результаты. Все электромонтажные работы на шлюзах завершены успешно. Многочисленное и сложное электрооборудование и механизмы с первого дня навигации работают безотказно по постоянной схеме.

ЭНЕРГЕТИЧЕСКОЕ И МЕХАНИЧЕСКОЕ ВООРУЖЕНИЕ СТРОИТЕЛЬСТВА

Основное энергоснабжение строительства Волго-Балта осуществлялось от Свирской ГЭС на северном склоне канала и от Череповецкого металлургического комбината—на южном. Общая длина линии электропередач, находившихся в эксплуатации, составляет 380 километров с 70 подстанциями мощностью более 100 тысяч киловатт. Энергоснабжение строительства велось бесперебойно и обеспечивало все производственные нужды.

Строительные организации Волго-Балта имели в достаточном количестве основное оборудование и транспортные средства. Страна вооружила их мощной и совершенной техникой. Так, на трассе канала работало 84 экскаватора общей емкостью ковша 64 кубометра, свыше 220 бульдозеров и тракторов, 116 кранов грузоподъемностью от 3 до 40 тонн, 1140 автомобилей, более 60 земснарядов, гидромониторных установок и землечерпалок. Строительные управления располагали также мощным техническим флотом, сварочным оборудованием, большим станочным парком по металло- и деревообработке.

На строительстве была создана надежная производственно-техническая база. Центральный ремонтно-механический и авторемонтный заводы, цехи по изготовлению кислорода, деревообрабатывающие и бетонные заводы, цехи по выпуску сборного железобетона— все эти предприятия работали на Волго-Балт.

* * *

Позади годы напряженного труда. Волго-Балтийский водный путь, связавший пять морей нашей страны, вступил в строй действующих! Сейчас, когда по новой голубой магистрали нескончае-

мым потоком идут большегрузные суда, хочется сделать некоторые выводы.

Решения XXII съезда партии, указания ЦК КПСС об ускорении ввода в эксплуатацию строящихся сооружений вызвали мощный подъем в строительных организациях Волго-Балта. Благодаря трудовому энтузиазму рабочих и инженерно-технических работников новый глубоководный канал введен в эксплуатацию на 1 год и 7 месяцев ранее первоначального срока!

Многотысячный коллектив Волго-Балта под руководством партийной организации, воспитавшей подлинных командиров производства и подготовившей кадры специалистов всех профессий, с честью выполнил социалистические обязательства.

Большую роль в успешном решении задач, поставленных перед волгобалтстроевцами, сыграли применение передовых методов труда, максимальное использование техники, превращение графика строительства в непреложный закон, организация поточно-скоростного метода возведения сооружений и творческое отношение к проектным решениям.

На протяжении последних двух с половиной лет строительные управления Волго-Балта, оснащенные современными техническими средствами и имевшие надежную производственную базу, систематически перевыполняли планы строительно-монтажных работ.

Страна вооружила коллектив Волгобалтстроя замечательной техникой, а главное — направила на стройку подлинных патриотов и энтузиастов, которые, овладев этой техникой, совершили настоящий трудовой подвиг.

Правительственная комиссия дала высокую оценку шлюзам и каналам нового глубоководного пути. Величественные сооружения Волго-Балта будут стоять века и работать на коммунизм.

ВОЛГО-БАЛТ



На перекрестке дорог, ведущих к объектам Череповецкого гидроузла.

ГОД 1962

7 НОЯБРЯ. В дни праздника строители Череповецкого гидроузла продолжали трудовую вахту. На верхних блоках здания гидроэлектростанции шел бетон. Экскаваторщики, бульдозеристы, шоферы зачищали понур в котловане.

7 НОЯБРЯ. В газете «Строитель Волго-Балта» опубликован рапорт коллектива земкаравана «Моонзунд». Работая ритмично, сократив до минимума простои, коллектив этого землепроходческого корабля досрочно завершил годовой план.

14 НОЯБРЯ. Строители Череповецкого гидроузла готовятся к перекрытию Шексны. С каждым часом меняется облик стройплощадки. С блоков здания гидростанции снимается деревянная одежда и эвакуируются механизмы.

15 НОЯБРЯ. Гидромеханизаторы Череповецкого гидроузла начали намыв плотины к банкету непосредственно в русле реки. Проран сужен до 30 метров.

16 НОЯБРЯ. Коллектив управления «Волго-Балтстрой» выполнил годовой план на 103,4 процента. Строители посвятили свои успехи предстоящему Пленуму ЦК КПСС.

19 НОЯБРЯ. На берегах Шексны, словно к бою, выстроились бульдозеры, экскаваторы, самосвалы. В 13 часов отдается приказ начать взрыв. Как только в воздух взлетели столбы грунта, начали работу экскаваторщики и бульдозеристы. Один подъем ковша, второй, третий... Вот уже несколько сантиметров земли отделяют воду от канала. Раздаются радостные возгласы: «Пошла!» Через несколько часов, когда шекснинские воды скрывают под собой почти всю гидростанцию, земснаряд «Московский-9» вместе с экскаваторами и бульдозерами прорезали перемычку в верхнем бьефе. К банкету непрерывно идут самосвалы. Над Шексной опускаются сумерки. Наступление на реку продолжается...

20 НОЯБРЯ. Все меньше становится проран. Когда ширина его достигла 5—6 метров, в воду сбросили железобетонные монолиты. В 10 часов 30 минут банкет смыкается. Река Шексна пошла по новому руслу.

— На Череповецком гидроузле состоялся многолюдный митинг. Представители Совета Министров РСФСР, Министерства транспортного строительства, Вологодского обкома КПСС, Министерства речного флота и других общественных организаций тепло поздравили гидростроителей с победой. С пуском Череповецкого гидроузла входит в строй 265 километров новой трассы. Участники митинга направили рапорт в адрес проходившего в Москве Пленума ЦК КПСС.

— Пущен в эксплуатацию мост для проезда через Череповецкую гидроэлектростанцию.

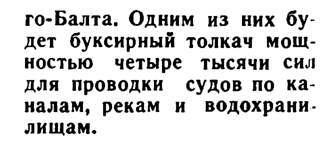
1 ДЕКАБРЯ. После трудового дня просторный зал Дома культуры в гор. Вытегре заполнили только что прибывшие на Волго-Балт демобилизованные воины Советской Армии. Они пришли сюда на встречу с ветеранами ударной стройки. На вечере выступили делегат XXII съезда КПСС В. А. Лущик, главный инженер энергоконторы А. М. Горькова, награжденная за трудовые успехи на Волго-Доне орденом Ленина, и другие. Они рассказали о

народнохозяйственном значении Волго-Балта и о стоящих перед строителями задачах.

2 ДЕКАБРЯ. Из Венгерской Народной Республики на Волго-Балт поступили два мощных тягача-цементовоза «Чапель» Р-450.

ДЕКАБРЬ. Страна вооружает строителей Волго-Балта мощной техникой. В 1962 году механизированный парк пополнился 188 автомашинами, 14 кранами различных марок, 14 экскаваторами, 21 бульдозером. На стройплощадки поступило много сварочных аппаратов, дизель-трамбовочная машина и другое оборудование.

— Коллектив Центрального технико-конструкторского бюро Министерства речного флота приступил к разработке проектов грузовых судов, которые будут курсировать по трассе Вол-



го-Балта. Одним из них будет буксирный толкач мощностью четыре тысячи сил для проводки судов по каналам, рекам и водохранилищам.

— Закончено строительство Пильченской фабрики, которая будет обеспечивать сооружаемые объекты инертными материалами.

— Для строителей Волго-Балта в 1962 году построено и сдано в эксплуатацию свыше семи тысяч квадратных метров жилой площади, два клуба, два детских сада, несколько магазинов и столовых.

— Построена асфальтобетонная дорога Вытегра — Девятины протяженностью 30 километров. Асфальтированные пути подведены ко всем основным строительным объектам.

ГОД 1963

3 ЯНВАРЯ. В клубе речников гор. Вытегры состоялось общее партийное собрание коммунистов Волгобалтстроя. Обсуждены итоги ноябрьского Пленума ЦК КПСС.

19 ЯНВАРЯ. В стройуправлении № 420 организованы курсы по подготовке электросварщиков. Без отрыва от производства занимается 70 человек. Молодые специалисты будут работать на строительстве шлюзов и в арматурном цехе стройуправления.

ЯНВАРЬ. На Волго-Балт прибыла механизированная колонна № 6. Перед нею поставлена задача — произвести намыв плотины № 14. К работе приступили четыре экскаватора, три бульдозера и тридцать автосамосвалов.

— В подразделениях Волгобалтстроя создано 13 отрядов «Комсомольского прожектора». Прожектористы совместно с комитетами ВЛКСМ проводят рейды по использованию механизмов, сигнализируют о недостатках в организации труда, поддерживают связь с заводами-поставщиками.

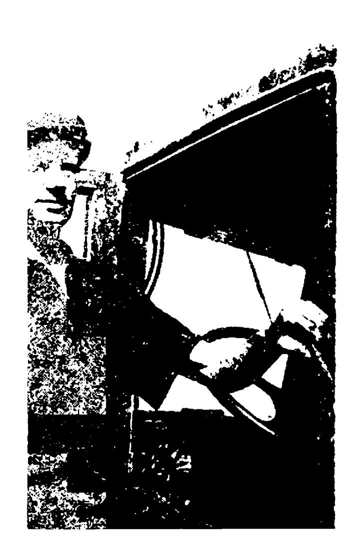
— Коллектив строительного управления № 420 закончил строительство скотного двора в подшефном колхозе «Коммунист».

6 ФЕВРАЛЯ. Газета «Строитель Волго-Балта» бьет тревогу о том, что срывается график по завершению работ на Череповецком гидроузле. По сигналам газеты созвано оперативное совещание руководящих работников, прорабов, мастеров и бригадиров стройуправления № 419. Определены меры по усилению темпов работы.

11 ФЕВРАЛЯ. Управление «Волгобалтстрой» направило с других объектов на Череповецкий гидроузел большую группу рабочих-механизаторов.

12 ФЕВРАЛЯ. Коллектив работников мостопоезда Главмостостроя приступил к строительству Вытегорской пристани.

13 ФЕВРАЛЯ. В связи с большим объемом работ, который предстоит выполнить на канале, в управлении гидромеханизации организованы курсы машинистов электрооборудования.



Ветеран строительства Череповецкого гидроузла шофер А. Е. Быстров.

19 ФЕВРАЛЯ. В клубе речников гор. Вытегры собрались на слет ударники коммунистического труда Волгобалтстроя. Они обменялись опытом работы и приняли обращение ко всем строителям Волго-Балта. Большая группа участников слета награждена Почетными грамотами и ценными подарками.

2 МАРТА. В поселке Пахомово открыт новый клуб.

8 МАРТА. В ознаменование Международного женского дня большая группа работниц Волгобалтстроя награждена Почетными грамотами и ценными подарками. Среди награжденных — штукатур М. Д. Исакова, электросварщица Н. А. Вавилова, инженер лаборатории Г. И. Зубова, рабочая водосброса № 33 Т. Ф. Алешкова, оператор Новинкинского бетонного завода Е. П. Чекушкина и другие.

10 МАРТА. В обеденный перерыв из репродукторов, установленных на шестом шлюзе, бетонном заводе, арматурном дворе и других объектах стройуправления № 420, донеслось: «Говорит Пахомовский гидроузел...» Потом диктор сообщил, что будет передаваться первый номер радиогазеты. Строители были ознакомлены с ходом строительных работ на гидроузле. Впоследствии радиогазета передавалась два-три раза в неделю.

10—15 МАРТА. Артисты Ленинградской областной филармонии выступили в клубах рабочих поселков с театрализованным концертом «Веселый ветер».

13 МАРТА. В составе партийной организации Волгобалтстроя — 313 членов КПСС и 32 кандидата в члены КПСС. Они собрались на отчетно-выборное собрание. Избран новый состав парткома. «Задачи строителей ответственны, объемы работ велики, но отступать нельзя, нужно их выполнить», — так заявили коммунисты на собрании.

17 МАРТА. Строители Череповецкого гидроузла стали на трудовую вахту в честь первомайского праздника. Принято обязательство завершить апрельский план на три дня раньше срока.

18 МАРТА. На Череповецком гидроузле закончен монтаж крана-деррика грузоподъемностью 15 тонн. При помощи его производился монтаж затворов на гидроэлектростанции.

20 МАРТА. В клубе речников гор. Вытегры состоялся смотр художественной самодеятельности профсоюзов. В числе участников смотра — много строителей Волго-Балта. Большим успехом пользовалось выступление струнного оркестра под руководством А. М. Самодумского. Лучшие исполнители награждены Почетными грамотами и выдвинуты на смотр художественной самодеятельности в гор. Ленинград.

МАРТ. На Волго-Балт продолжает поступать новое оборудование и механизмы. Только в первой половине марта доставлены шесть бульдозеров, пять 16-тонных кранов, пять кубовых экскаваторов и 18 бортовых машин.

ДРУЖЕСКИЕ ШАРЖИ

Шамилю АКБУЛАТОВУ — мастеру шестого шлюза.



Хоть для друга и не грозен
Мастер шлюза номер шесть,
Экскаватор и бульдозер
Отдают Шамилю честь!

* * *

Юрию НАКУЛ — бригадиру комсомольско-молодежной бригады.



Все рубежи перешагнула
Бригада Юрия Накула.

— Вся трасса от Череповецкого гидроузла до Иванцевского карьера расцвечена светом автомобильных фар. Огни, огни, огни! На предельной скорости ведут свои ЗИЛы шоферы. Ни днем, ни ночью не затихает трасса. Обстановка тревожная. До начала навигации осталось меньше двух месяцев, а на плотины и дамбы гидроузла надо перевезти горы песка. Редко кто из шоферов работает сейчас по семь часов. Пока дорога не пала, надо нажимать...

25 АПРЕЛЯ. Строители Череповецкого гидроузла все силы направили на подготовку напорного фронта. Полностью подготовлен 75-й канал. Закончено крепление откосов железобетонными ящиками и камнем.

30 АПРЕЛЯ. Добрая слава идет о бригаде В. Н. Астафьева. На строительстве пятого шлюза она изо дня в день перевыполняет нормы. В канун первомайского праздника правофланговым ударной стройки присвоено звание коллектива коммунистического труда.

АПРЕЛЬ. «Кто желает в дом отдыха?»—такие объявления появились на стройплощадках Волго - Балта. Только на май строителям предоставлено свыше тридцати путевок в лучшие здравницы страны.

— Коллективы строителей северного склона, став на предмайскую вахту, несмотря на весеннюю распутицу, добились высоких показателей в работе. Апрельский план выполнен на 109 процентов. Подготовлены к навигации по постоянной схеме Белоусовский и Вытегорский гидроузлы.

1 МАЯ. В ознаменование первомайского праздника за высокие показатели в работе имена многих передовиков ударной стройки занесены в Книгу почета Волгобалтстроя. В числе их шофер Г. Ф. Балацко, электросварщик В. Н. Астафьев, маляр М. Д. Исакова, электромонтер Е. М. Моськин, бригадир А. И. Шоничев, машинист экскаватора А. В. Рыбаков и другие. Шестнадцать лучших строителей занесено на Доску почета.

8 МАЯ. Газета «Строитель Волго-Балта» обращается к строителям гидросооружений северного склона с призывом удвоить темпы строительства. Работать в три смены, работать с напряжением всех сил, на полную мощность использовать каждый механизм—такова задача.

10 МАЯ. Партком Волгобалтстроя провел совещание рабкоров газеты «Строитель Волго-Балта».

15 МАЯ. На Волгобалтстрое в честь 60-летия II съезда РСДРП проводится рапорт-эстафета «Комсомол—партии». Право первыми принять эстафету предоставлено комсомольской организации стройуправления № 420. В своем рапорте комсомольцы рассказывают о трудовых победах молодых гидростроителей на Пахомовском гидроузле.

29 МАЯ. В Вытегре сделал остановку теплоход «Алтай», следовавший по маршруту Ленинград—Вознесенье — Вытегра — Петрозаводск — Кижи. На борту теплохода около трехсот туристов.

22 МАЯ. Совет Министров РСФСР назначил комиссию для приема в постоянную эксплуатацию Вытегорского и Белоусовского гидроузлов.

25 МАЯ. Коммунисты Волгобалтстроя на общем партийном собрании обсудили вопрос о подборе, расстановке и воспитании кадров.

30 МАЯ. Строители Череповецкого гидроузла, опустив четыре щита, перекрыли донные отверстия ГЭС. Течение Шексны остановилось. Встретив преграду, вода стала стремительно подниматься и разливаться по долине реки. Так родилось новое Череповецкое море. После заполнения водохранилище достигнет 265 километров в длину и 25—45 километров в ширину. Объем его превысит шесть с половиной миллиардов кубометров воды.

2 ИЮНЯ. Драматический коллектив клуба речников гор. Вытегры порадовал зрителей новой постановкой пьесы И. Шур «Заводские ребята».

10 ИЮНЯ. Эстафета «Комсомол — партии» в пути. Приняв ее от комсомольской организации стройуправления № 420, комсомольцы управления механизации рапортуют о своих достижениях. В красиво оформленном альбоме рассказывается о том, как живут и работают гидростроители. Эстафета проходит под девизом: «Тебе, родная партия, и разум наш, и труд».

Г. А. КРЫЛОВ,
главный инженер проекта
Волгобалтийского водного пути

КАК СОЗДАВАЛСЯ ПРОЕКТ

Современная история проектирования Волго-Балтийского водного пути насчитывает уже более трех десятилетий. Проектно-изыскательские работы на предварительных стадиях были начаты в тридцатых годах текущего столетия и проводились по различным вариантам несколькими организациями Наркомвода. Несмотря на многообразие этих вариантов, все они в качестве основного генерального направления нового Волго-Балтийского водного пути принимали проверенное вековой практикой направление Мариинской системы. Это же осталось неизменным и на последующих стадиях проектирования.

Исключительные масштабы и значимость Волго-Балтийского водного пути, многообразие комплекса его сооружений, сложность природных условий и необходимость проведения строительства без перерыва движения судов по трассе действующей Мариинской системы — все это ставило перед составителями проекта столь трудные задачи, справиться с которыми не удавалось нескольким авторским коллективам, последовательно сменявшим друг друга.

К концу тридцатых годов было, наконец, найдено, как тогда казалось, удовлетворительное проектное решение, по которому в 1940 году была сделана первая попытка начать строительство. Однако в связи с нападением немецко-фашистских захватчиков на нашу страну строительные работы пришлось приостановить. Но и в годы Великой Отечественной войны, несмотря на неимоверные трудности и лишения, которые переживал советский народ, насущная задача создания Волго-Балтийского водного пути не была забыта. Ущерб от вынужденного перерыва в строительстве было решено компенсировать за счет совершенствования проекта. С этой целью проектирование было передано организациям института

Гидропроект, которые позднее объединились в его Ленинградском отделении.

В 1944 году в селе Девятины Вытегорского района Вологодской области появились и прочно обосновались первые изыскатели Гидропроекта: В. Ф. Печенов, М. Н. Порывкин, И. Г. Кокешко и другие.

Проведенные изыскания с применением геофизических методов геологической разведки обнаружили, что на водоразделе и на имеющем крутое падение Балтийском склоне глубоко под поверхностью земли существует древняя погребенная долина — «пра-Вытегра», врезанная в известняки коренных пород. Длительное время фильтровавшая по трещинам известняков грунтовая вода постепенно растворяла известняковую породу, расширяла трещины в ней и приводила к образованию в ее толще пустот и каверн. Такие гидрогеологические явления именуются карстообразованием.

Закарстованные известняки не могут служить надежным основанием для гидротехнических сооружений, так как водоудерживающая их способность совершенно недостаточна.

Оказалось, однако, что пра-долина заполнена позднейшими отложениями мягких грунтов (четвертичные отложения), которые слабо пропускают через себя воду и вполне пригодны для возведения на них таких сооружений. Было установлено также, что глубина заполненной четвертичными отложениями пра-долины достигает 80—100 метров, а ширина доходит до 2 километров. На бортах долины закарстованные известняки местами выходят непосредственно на поверхность земли. Пра-долина была точно оконтурена, со всеми ее ответвлениями.

Стало ясно, что все проектируемые гидротехнические сооружения и судоходные каналы можно располагать только в пределах этой пра-долины.

Забегая далеко вперед, уместно сказать, что именно этим обстоятельством объясняется наличие непонятного для многих крутого поворота судоходной трассы в Новинкинском водохранилище. В этом месте пра-долина переходит с левого берега реки Вытегры на правый.

Изыскания были поставлены комплексно. Наряду с обстоятельной геологической разведкой производились подробные топографические съемки местности, изучался режим водотоков, характер движения донных наносов в Онежском и Белом озерах. Результаты этих изысканий убедительно показали, что проект, по которому в 1940 году начиналось строительство, нуждается в серьезных исправлениях, и заложили прочную основу для нового проекта.



В группе рабочего проектирования Волго-Балта. Справа налево: главный инженер проекта Г. А. Крылов, начальник группы И. З. Фрадкин и старший инженер В. Г. Навозов.

В 1946—1947 годах было закончено составление схематического проекта, по которому заново началось строительство.

Само слово «схематический» говорит о том, что такой проект является сугубо предварительной стадией, и принятые в нем решения являются, если можно так выразиться, — «сырыми». Выдача рабочих чертежей по такому проекту весьма затруднительна и теперь не допускается. Но тогда для строительства Волго-Балта было сделано исключение. Правда, в большинстве своем это были чертежи не основных сооружений, а лишь объектов строительной базы, на создание которой было затрачено несколько первых лет строительства.

Стадия проекта, в которой с достаточной полнотой и убедительностью должны быть показаны техническая возможность и экономическая целесообразность строительства, называется «проектным заданием». При наличии утвержденного проектного задания разрешается вести рабочее проектирование и начинать строительство.

* * *

Проектное задание Волго-Балтийского водного пути было разработано в 1951—1952 годах Ленинградским филиалом Гидропроекта, специально созданным для проектирования этого крупнейшего водно-транспортного комплекса. Это была мощная проектно-изыскательская организация, насчитывающая, вместе с полевыми подразделениями, более 1500 специалистов и рабочих.

Главным инженером проекта северного склона Волго-Балта был в то время Д. Г. Лосев. По южному склону такую же

должность занимал М. М. Кампиони, а затем некоторое время Н. Г. Семенов. Общее руководство проектированием осуществлял начальник и главный инженер Ленфилиала Г. А. Радченко.

В проектном задании Волго-Балтийский водный путь на участке от Онежского озера до г. Череповца решался как двухсторонний каскад из семи гидроузлов, из которых четыре гидроузла — Вытегорский, Белоусовский, Новинкинский и Пахомовский располагались на реке Вытегре, два гидроузла — Ковжский и Шумкинский — на реке Ковже и один — Череповецкий — на реке Шексне. На водоразделе предполагалось создать водохранилище, замыкаемое со стороны северного склона Пахомовским гидроузлом и со стороны южного склона — Шумкинским. Ковжский гидроузел намечался в стороне от судоходной трассы в истоке реки Ковжи из Ковжского озера и предназначался для регулирования стока последнего и для выработки электроэнергии. В состав гидроузлов входило 9 судоходных шлюзов, 4 гидроэлектростанции, 1 насосная станция (на Шумкинском гидроузле), аварийно-ремонтное заграждение (перед Пахомовским гидроузлом) и многочисленный комплекс других сооружений. Судоходная трасса прокладывалась по вновь создаваемым водохранилищам с прорытием каналов на возвышенностях и со спрямлением излучин старой Мариинской системы.

К числу кардинальных вопросов, получивших в проектном задании свое удачное разрешение, следует отнести такие, как:

— выбор створов гидроузлов и назначение подпорных отметок водохранилищ с разбивкой склонов на равные ступени шлюзования с учетом рельефа местности и характера геологического строения;

— генеральная трассировка судового хода;

— применение головной системы питания шлюзов;

— совмещение водосбросов с гидроэлектростанциями;

— нахождение гидротехнической схемы Шекснинского (Череповецкого) гидроузла с недопущением проникновения пресного грунтового потока из водохранилища под основные сооружения, под которыми залегают породы, содержащие растворимые гипсовые пропластки.

— основные компоновочные и конструктивные решения;

— использование местных материалов для строительства.

Правильное решение каждого из этих и многих других вопросов давалось нелегко и далеко не сразу. Особая трудность заключалась в их взаимосвязанности. Решая любую из частностей проекта, необходимо было взвешивать ее влияние на другие. Так, например, попытка понизить подпорную отметку на одном из

гидроузлов с целью уменьшить напор на сооружения данного гидроузла и сократить размеры затопления территорий водохранилищем, как это было, скажем, с Череповецким гидроузлом, приводила к повышению напора на соседнем вышележащем гидроузле, к возрастанию объемов земляных работ по каналам и судоходным прорезям, к уменьшению выработки электроэнергии на данном гидроузле и т. д. Получить максимум преимуществ по всему комплексу при наименьших затратах также по всему комплексу — вот что являлось критерием правильности при решении всех этих вопросов.

Удачные решения находились в результате разработки и сопоставления многочисленных вариантов. Весь процесс проектирования, как это и всегда бывает, носил характер последовательного приближения к оптимальному.

Особенно трудно в проектном задании решался водораздельный участок, где, как было сказано выше, предполагалось создать водораздельное водохранилище. В ложе этого водохранилища закарстованные известняки на многих участках площади были прикрыты очень тонким плащом четвертичных отложений, а местами выходили прямо на поверхность. В бортах водохранилища, которые должны были уйти под воду, на обнаженной поверхности известняков имелись многочисленные карстовые воронки. Неоднократно при бурении в известняках изыскатели отмечали провал инструмента, что свидетельствовало о наличии скрытых карстовых пещер в толще породы.

О степени развития карста в районе водораздела наглядное представление дает река Ужла, которая сначала течет по поверхности, затем уходит под землю, а потом опять появляется из-под земли. При таких природных данных, естественно, возникали серьезные опасения в том, что водоудерживающая способность ложа водохранилища окажется недостаточной, то есть, попросту говоря, что вода в таком водохранилище не удержится. В связи с этим на водоразделе был намечен целый ряд противофильтрационных мероприятий: дамбы, отсекающие от водохранилища места распространения карстовых воронок; усиление слабого естественного прикрывающего грунтового плаща искусственными экранами; противофильтрационные завесы в толще известняков в виде густых рядов цементационных скважин; разгрузочные скважины для предотвращения взрыва напорными водами тонкого плаща за сооружениями Шумкинского гидроузла.

Никак не удавалось определенно ответить на вопрос — будут или не будут всплывать торфяные массивы во вновь создаваемых водохранилищах, а если будут, то в каких, хотя бы ориентировочно, размерах. Привлечение к решению этого вопроса специализи-

рованного института (Институт торфа) положительного результата не дало.

Долго шел спор, нужно ли пригружать торфяные массивы грунтом до наполнения водохранилищ. Данные наносы, мигрирующие (движущиеся) вдоль берегов крупных водоемов, таких как Онежское и Белое озера, могли заносить прибрежные прорези. Для предотвращения такой опасности по бокам прорезей были запроектированы ограждающие дамбы, выходящие от берега на большую глубину.

При прокладке каналов в торфах вблизи озер приходилось опасаться, что жидкие илы, залегающие под торфами и сообщающиеся с такими же илами, заполняющими озера, будут вытекать в выемку канала не только из-под торфа, но из расположенных поблизости водоемов. Чтобы защитить выемку от илов, вдоль бортов канала намечались специальные дамбы. От многих из них в дальнейшем удалось отказаться. Этим и объясняются, кажущиеся для непосвященных подчас непонятными, нарушения в непрерывности нумерации построенных земляных напорных сооружений.

Сложными в проекте были и вопросы организации строительства, которое намечалось осуществить в весьма сжатые сроки на неосвоенной территории. Все это усугублялось тем, что единственной транспортной коммуникацией строительства на северном склоне, где расположено большинство сооружений, практически являлась лишь старая Мариинская водная система.

Приведенных иллюстраций достаточно, чтобы составить себе хотя бы общее представление о трудности задачи, которая была поставлена перед составителями проекта Волго-Балта.

Автору этих строк хорошо известно, какого напряжения сил потребовало составление проектного задания Волго-Балтийского водного пути от творческого коллектива его авторов. Здесь уместно будет назвать имена участников этого коллектива, внесших в проектное задание наибольший вклад, — это: (кроме названных выше) А. Г. Ширманов, А. С. Воеводский, И. А. Завьялов, П. В. Баженов,



Прораб шлюза № 5 С. И. Куваев на планировке дренажа.

К. С. Пецуль, А. В. Швецов, Д. Н. Шандалов, Г. Е. Велецкий, Б. А. Яхимович, И. Б. Иванов, В. А. Петров, Г. Л. Госпитальник, М. Ф. Броницкий, Б. П. Кропачев, В. М. Григорьев (скончался в 1963 г.), С. А. Каспаров, О. Н. Кирилов, Г. М. Элиас, Б. В. Томилов, А. В. Румянцева и другие.

В 1952 году проектное задание было утверждено Советом Министров СССР.

Вслед за тем развернулись работы по составлению технического проекта. Принимая за основу решения проектного задания, в техническом проекте предстояло произвести углубленную их проработку и уточнение, обосновать обстоятельными расчетами, подробно разработать конструкции сооружений, окончательно подобрать и запроектировать оборудование.

Строительство Волго-Балтийского водного пути к этому времени получило большой размах. Начались строительные работы на основных сооружениях. Соответственно этому большое напряжение получило и рабочее проектирование. В дополнение к ленинградским проектным отделам и полевым изыскательским экспедициям были созданы проектные отделы непосредственно на строительстве.

Однако в марте 1953 года, после смерти Сталина, при пересмотре государственной хозяйственной политики было найдено, что темпы капитального строительства в стране необходимо временно сократить.

В связи с этим многие крупные стройки были остановлены. В их числе оказался и Волго-Балт. Смириться с этим, что греха таить, авторскому коллективу было нелегко.

На стройку выехала бригада проектировщиков Ленгидропроекта во главе с начальником отдела шлюзов А. Г. Ширмановым, которая быстро составила на месте проект консервации строительства. Проект этот был выполнен. Стержни стальной арматуры, выпущенные из бетона, были покрыты антикоррозийными составами, фундаментные бетонные плиты пригружены грунтом, системы водопонижения демонтированы, котлованы основных сооружений затоплены.



А. И. САМОЙЛОВ, начальник земустановки, завоевавший звание лучшего механизатора Министерства транспортного строительства.



Михаил ЧЕРНЫХ, один из лучших шоферов Волго-Балта, активный «прожекторист».

Оборудование производственных предприятий было снято и свезено на базы консервации, а пригодная для использования техника эвакуирована. Мощную строительную организацию пришлось ликвидировать.

Ленфилиал Гидропроекта получил новые задания, и силы его переключились на проектирование других объектов.

Начатый ранее технический проект Волго-Балтийского водного пути все же решено было закончить. Работа эта была поручена ограниченной по численности группе лиц, проявивших приверженность к данной стройке и сохранивших веру в ее будущее. Однако широкий круг вопросов, рассматриваемых в техническом проекте, требовал привлечения к участию в нем, в той или иной мере, всех отделов Ленгидропроекта. К концу 1953 года технический проект был закончен. Вышестоящие инстанции рассматривать его отказались, и он остался в архиве.

Большинство бывших участников проектирования и строительства Волго-Балтийского водного пути стало привыкать к тому, что строительство это остановилось и, как им казалось, по-видимому, надолго. Но нашлись и такие, правда, их было немного, которые активно добивались скорейшего возобновления строительства и настойчиво доказывали необходимость и целесообразность этого. Развернулась острая борьба мнений.

Очевидность все же восторжествовала, и в сентябре 1954 года последовало решение правительства о возобновлении строительства. Одновременно Ленинградскому филиалу Гидропроекта поручалось составить новый технический проект Волго-Балтийского водного пути. Заранее был установлен резко сокращенный жесткий лимит сметной стоимости строительства. По существу это означало, что решить вопрос о дальнейшей судьбе строительства Волго-Балтийского водного пути было предоставлено проектировщикам: уложитесь в проекте в новый лимит — стройка возобновится, не уложитесь — не бывать и стройке.

* * *

Для составления нового технического проекта Ленфилиал Гидропроекта выделил все возможные силы, но все же они были весьма ограниченными. Главным инженером проекта Волго-Балтийского водного пути был назначен З. И. Якубов, его заместителем — автор этих строк и ближайшими помощниками — Г. Е. Велецкий и С. А. Каспаров.

Для резкого снижения стоимости строительства в техническом проекте необходимо было заново пересмотреть все решения проектного задания и отказаться от многого из того, что раньше

считалось необходимым. Из состава проекта были исключены все сооружения Ковжского гидроузла, порт-убежище на Онежском озере, угольный перевалочный порт на Череповецком гидроузле, ограждающие молы у прибрежных прорезей на Белом озере, многие противофильтрационные мероприятия на водораздельном участке, постоянный мостовой переход у шлюза № 4 Новинкинского гидроузла, Новинкинский судоремонтный завод, защитные дамбы от проникновения в каналы текучих илов, монументы на входах в канал. Были облегчены конструкции ряда сооружений, сокращены несколько габариты судового хода, уменьшена длина причалов и вместо сплошных причальных стенок назначены лишь отдельно стоящие причальные устои, решительно упрощены архитектурные решения и т. д.

К осени 1955 года технический проект был закончен и поставленная задача по снижению стоимости строительства выполнена. Стоимость строительства по сравнению с утвержденным ранее проектным заданием сократилась на 82,5 млн. рублей (в современном масштабе цен).

Защита проекта, рассмотрение которого экспертизой началось в конце 1955 года, была поручена автору этих строк. В ходе защиты он был назначен главным инженером проекта.

Не имеет смысла подробно останавливаться на всем ходе экспертизы в Министерстве речного флота и Министерстве транспортного строительства, а затем в Госстрое СССР и Госплане СССР. Одно можно сказать, что защита проекта проходила в трудных условиях. У него нашлось немало противников. Но важен конечный результат, а он примерно таков. Председатель Технико-экономического Совета Госплана СССР академик Шевяков, который председательствовал на заключительном заседании экспертной комиссии, заявил почти буквально так: «Зачем мы, собственно, теряем время? Вопрос настолько очевиден! Проект правильный. Волго-Балтийский водный путь совершенно необходим, и его надо строить».

Госплан и Госстрой дали техническому проекту положительное заключение. Вслед за этим, 15 мая 1956 года, проект был утвержден. Строительство Волго-Балта получило твердую основу.

* * *

Однако для того, чтобы развернуть строительство по-настоящему, потребовался длительный срок. Необходимо было воссоздать коллектив строительной организации, восстановить строительную базу, расконсервировать сооружения. На это было затрачено четыре года (1955—1958). Ассигнования на строительство Волго-Балта

в этот период выделялись в весьма ограниченных размерах. Соразмерно этому строительные работы не могли быть развернуты по всей трассе и велись на ограниченном фронте — в основном на Вытегорском, Белоусовском и Шекснинском (Череповецком) гидроузлах.

Замедленный темп строительства не мог не отразиться на темпах рабочего проектирования. Коллектив проектировщиков Волго-Балта сократился до минимума. Тем не менее напряженные поиски в направлении внесения дальнейших улучшений в проект не прекратились.

Несмотря на то, что в ходе составления технического проекта и его защиты удалось отстоять судьбу Волго-Балтийского водного пути, решить положительно вопрос о том — быть ему или не быть, все же оставалось чувство неудовлетворенности чрезмерной жесткостью некоторых вынужденно принятых решений. Очень хотелось восстановить в проекте кое-что из того, без чего обойтись было почти невозможно.

А как это сделать, где изыскать для этого возможности? Путь оставался только один — надо было еще и еще раз самим критически оценить до предела «обжатый» проект, попытаться найти в нем источники для дальнейшей экономии и обратить ее в желаемом направлении. На этот путь и встала проектная организация.

На протяжении всего процесса рабочего проектирования после утверждения технического проекта не прекращалась упорная и кропотливая работа в направлении дальнейшего снижения стоимости строительных работ. Несколько еще не начатых строительством судоходных шлюзов были перепроектированы. При этом основные их конструкции, как это позволяли новые прогрессивные методы расчетов, были приняты облегченными. Проектировщики использовали свойства бетона повышать со временем свою прочность и снизили расчетные марки бетона. В результате была достигнута экономия на расходе цемента. Вместо применявшегося до консервации и утвержденного в проекте метода разработки котлованов шлюзов в плывунных грунтах с помощью устанавливаемых на тяжелые слани экскаваторов и под защитой многоярусных и дорогостоящих систем водопонижения был предложен и с большим успехом применен способ разработки с помощью земснарядов гидромеханизации и с полным отказом от водопонижения. За счет более рационального размещения технологического оборудования удалось уменьшить этажность и высоту зданий управления на шлюзах. В сторону значительного облегчения пересмотрены проекты водосброса и водоспуска Новинкинского гидроузла. Была уменьшена длина входных защитных молов на Вытегорском водохранилище.

Крепленые откосы заменены пологими пляжными откосами. После проведения лабораторных исследований методом электрогидродинамических аналогий на пространственных моделях удалось отказаться от дорогостоящей и трудной в исполнении забивки суглинком пазух котлованов у верхних голов нескольких шлюзов и заменить ее дешевой песчаной засыпкой. Заново были пересмотрены проектные решения по карьерному хозяйству в сторону более широкого использования местных строительных материалов и отказа от дальнепривозных и т. д. и т. п.

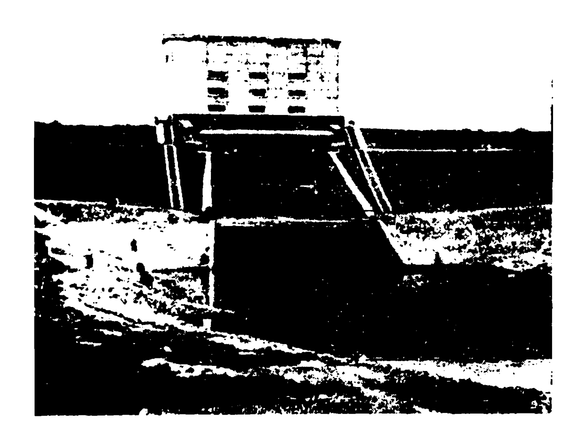
Полученная в результате этой работы многомиллионная экономия была обращена на введение в проект мероприятий, облегчающих и ускоряющих процесс строительства, повышающих надежность сооружений и улучшающих их эксплуатационные показатели. Так, например, приканальная автодорога, которая по техническому проекту предусматривалась с гравийным покрытием, была перепроектирована на асфальтобетонное покрытие. В результате повысилась ее надежность и увеличилась пропускная способность.

Приканальная дорога оказала неоценимую услугу при строительстве Волго-Балта, сберегла автотранспорт, улучшила внутрирайонные транспортные связи и условия эксплуатации водного пути. Дополнительные затраты на ее сооружение окупились сторицей.

В предвидении допущения к плаванию по Волго-Балту более крупных судов, чем это предусматривалось в техническом проекте, был дополнительно поднят верх стен шлюзов и парапеты их усилены. По тем же соображениям была произведена перетрассировка судового хода на всем протяжении водного пути. При этом минимальные радиусы кривизны судового хода были значительно увеличены. Как известно, по Волго-Балту в 1964 году уже прошли суда грузоподъемностью до 5 тысяч тонн. Без проведения названных мероприятий это было бы невозможно.

Учитывая высокую значимость и ответственность земляных напорных сооружений Волго-Балта, были приняты меры к их дополнительному усилению.

Нельзя не назвать имен проектировщиков, которые много и плодотворно потрудились над улучшением проекта на стадии рабочего проектирования. Это, прежде всего, если можно так выразиться, «штабная» группа главного инженера проекта в составе М. А. Вайнера, О. Н. Павлова, В. В. Савеловой, Л. Д. Кононовой, Л. М. Шушеровой, В. Г. Навозова, Л. М. Бурдоль. Они не только активно участвовали в координации работ специализированных и изыскательских отделов Ленгидропроекта и многочисленных сторонних проектных организаций, привлеченных к работе над



Вытегорский гидроузел. Плотина № 11 и водосброс № 31.

проектом, но и своими собственными силами составили генеральные планы всех гидроузлов и выпустили рабочие чертежи всей судоходной трассы и всех земляных напорных сооружений Волго-Балта. Из состава специализированных отделов Ленгидропроекта необходимо с признательностью назвать А. Г. Ширманова, П. В. Баженова, М. А. Мамонова, Ю. И. Евстратова, М. М. Бубертова, Г. И. Шароварова, А. В. Румянцеву, П. Н. Подосенова и других.

На этом, казалось, можно было бы и закончить описание истории создания проекта Волго-Балта. Однако жизнь поставила перед его проектировщиками новые трудные задачи.

* * *

Подпором Череповецкого гидроузла образовывалось крупное водохранилище длиною более 200 км и с шириной в озерной части 45 км и в речной части — до 20 км. Наличие такого водохранилища делало целесообразным иметь в составе одноименного гидроузла гидроэлектростанцию, которая и была предусмотрена проектом. Все четыре гидротурбины для Череповецкой ГЭС были изготовлены австрийской фирмой Фойт и находились на стройплощадке. С расчетом установки именно этих турбин и выпускались рабочие чертежи ГЭС.

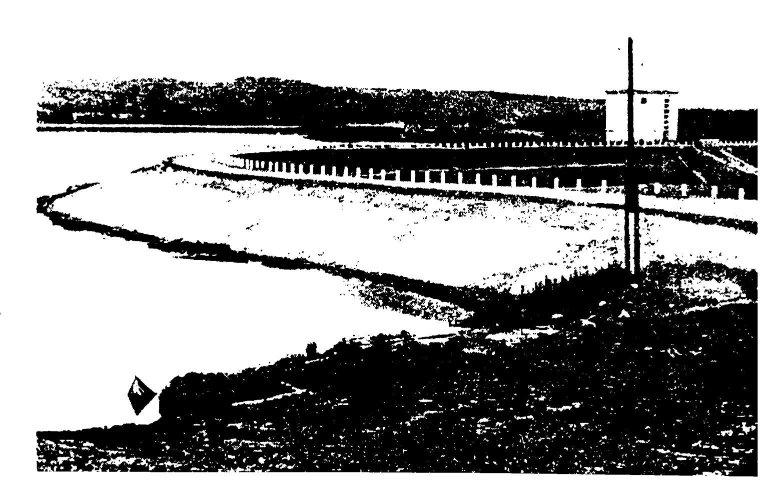
Однако в 1957—1958 гг. имевшиеся на гидроузле турбины были переданы в страны народной демократии, в связи с чем в ходе ведущегося строительства возникла надобность заново перепроектировать ГЭС. На этот раз в проекте надо было ориентироваться на установку отечественного оборудования.

В течение нескольких первых месяцев проектирования рассматривались варианты установки различного числа гидроагрега-

тов различных мощностей. Во всех этих вариантах фигурировали обычные освоенные гидроагрегаты с вертикальным валом.

В разгар работы, в октябре 1959 года произошло объединение двух родственных ленинградских проектных организаций — Ленинградского филиала института Гидропроект и Ленинградского отделения института Гидроэнергопроект. Директор объединенной проектной организации П. М. Яновский, выслушивая доклад главного инженера проекта Волго-Балта, высказал пожелание рассмотреть вопрос об установке на Череповецкой ГЭС горизонтальных гидроагрегатов капсульного типа. Предложение это, с одной стороны, было заманчивым, но, с другой, — его реализация, да еще в весьма сжатый срок, представляла собой задачу исключительной трудности. Дело в том, что такие гидроагрегаты еще нигде в СССР не применялись. Взвесив все, было решено взяться за решение этой трудной задачи.

В 1960 году новый технический проект Череповецкой ГЭС был закончен и утвержден. Показатели его превзошли все ожидания. Благодаря совмещению в одном сооружении гидроэлектростанции и водосливной плотины, последняя из состава сооружений была исключена. Мощность гидроэлектростанции при тех же размерах сооружения увеличилась более, чем в два раза. Конфигурация основных конструктивных элементов здания ГЭС упростилась, что облегчило и ускорило процесс его возведения. При всем этом стоимость строительства ГЭС снизилась. После перекрытия русла реки Шексны расход воды стало возможным пропустить через донные прямолинейные проточные турбинные тракты, что создавало большие удобства при строительстве гидроузла. Более того, как оказалось в дальнейшем, в условиях внезапно возникшей исключительно серьезной ситуации через эти тракты в апреле 1963 года был пропущен не только весенний паводок реки Шексны, но и ледоход.



Белоусовский гидроузел. Плотина № 12 и водосброс № 32.

Проектирование самих горизонтальных гидроагрегатов, которое осуществлялось ленинградскими заводами — ЛМЗ, им. XXII съезда КПСС и «Электросила» им. С. М. Кирова, запаздывало на одну стадию по сравнению с проектированием основных конструкций здания ГЭС. В этих условиях Ленгидропроект, чтобы не задержать хода строительства, вынужден был выдавать рабочие чертежи основных конструкций, не дожидаясь получения от заводов окончательных исходных данных. Большой опыт и знания проектировщиков, умение прогнозировать и тесный контакт в работе с заводскими конструкторскими бюро позволило при таком положении избежать ошибок и серьезных переделок. Разумеется, процесс проектирования при этом сильно усложнился и объем проектных работ возрос.

В качестве ведущих проектировщиков ГЭС следует назвать К. С. Пецуля, К. А. Калинина, Ф. С. Каплана, И. Н. Лукина, П. В. Баженова, Б. А. Яхимовича, А. В. Минина.

* * *

Помимо основной схемы водного пути, утвержденной в техническом проекте 1955 года, в том же техническом проекте был рассмотрен вариант схемы с единым водораздельным бьефом от Пахомовского до Череповецкого гидроузла, при котором из состава проекта исключался Шумкинский гидроузел и уменьшался напор на Пахомовском гидроузле, но взамен возникала надобность в строительстве глубокого 40-километрового водораздельного канала. Тогда этот вариант был отклонен ввиду высокой его стоимости.

До 1959 года строительство велось по схеме технического проекта, но, в силу недостаточно выделяемых ассигнований, работы на Шумкинском гидроузле вообще не были начаты, а на Пахомовском гидроузле находились лишь в зачаточном состоянии. В результате возникло опасение, что строительство водного пути при таком положении закончить к установленному сроку не удастся. В связи с этим группа инженеров строительства и дирекции (М. А. Горин, А. Ф. Дорофеев, В. И. Королев и Н. П. Иванов) выступила в конце 1959 года с предложением о переходе к названному выше варианту — «единого бьефа». Для удешевления этого варианта рекомендовалось отказаться от крепления откосов глубокого водораздельного канала и взамен этого выполнить эти откосы пляжными. Строительство водораздельного канала предлагалось выполнить в основном силами гидромеханизации, которая к тому времени имела достаточное количество незагруженных земснарядов. Предложение обрело многих сторонников и было передано на заключение проектной организации.

Объективно оценив все «за» и «против» и учтя сложившуюся на строительстве ситуацию, Ленгидропроект дал в общем благоприятное заключение по внесенному предложению.

В середине 1960 года после рассмотрения в ряде инстанций вариант «единого бьефа» был принят. Ленгидропроекту поручалось в весьма сжатый срок — к началу 1961 г. составить проектное задание измененного водораздельного участка. Однако строители не могли ждать и настойчиво просили проектных решений немедленно. Чтобы не остановить хода строительства, Ленгидропроект вынужден был прогнозировать окончательные решения и, идя на производственный риск, выдал необходимые рекомендации о порядке ведения работ способом гидромеханизации. Работы остановлены не были.

Чтобы избежать значительного объема скальных выемок, которые неизбежно возникали при новом варианте, трассировка судоходной трассы в проектном задании была существенно изменена. Исходя из использования при строительстве канала почти исключительно только способа гидромеханизации и в целях максимального снижения стоимости строительства, были приняты профили канала, выполняемые по принципу «равновеликого объема». Это означало увеличение ширины выемки по дну и временное оставление откосов крутыми с расчетом их дальнейшего постепенного самоуполаживания. Все сооружения Пахомовского гидроузла и его компоновка были коренным образом изменены. Створ плотины этого гидроузла был перенесен в сторону нижнего бьефа, что обеспечило свободный выход на судоходную трассу с рейда Белоручейского леспромхоза, а глубина на этом рейде увеличилась. Судоходный шлюз № 6 был запроектирован в облегченных конструкциях с сохранением на нем экономичной головной системы питания при возросшем напоре.

Большой творческий вклад при составлении проектного задания внесли М. А. Вайнер, А. В. Румянцева, И. А. Быстров, А. В. Сорокин, В И. Вовкушевский, В. Г. Навозов, А. Н. Терешин, В. В. Савелова, Л. М. Шушерова, Л. Д. Кононова, М. С. Будкевич и другие.

Экспертиза проектного задания измененного водораздельного участка в Министерстве речного флота затянулась. Оно было утверждено лишь в середине 1961 года. Ввиду ограниченного срока, оставшегося до окончания строительства, рабочее проектирование проводилось в напряженном темпе.

В отличие от общепринятой практики, рабочее проектирование основных сооружений Волго-Балтийского водного пути осуществлялось в значительной мере непосредственно на месте строительства

в группах рабочего проектирования, созданных там Ленгидропроектом. Это обеспечивало высокую оперативность, постоянный тесный контакт проектировщиков со строительной организацией и дирекцией, позволяло полнее учитывать реальные возможности строителей, более гибко реагировать на складывающуюся на строительстве обстановку. На эти же группы рабочего проектирования были возложены обязанности осуществлять постоянный авторский надзор за строительством сооружений, что во многом способствовало повышению качества.

На протяжении всего периода строительства там непрерывно действовала комплексная изыскательская экспедиция Ленгидропроекта, которая помимо изысканий проводила также постоянный геологический авторский надзор в процессе строительства, устанавливала на сооружениях контрольно-измерительную аппаратуру и осуществляла точные измерения по наблюдению за работой конструкций вводимых в эксплуатацию сооружений.

Особо плодотворно работали в группах рабочего проектирования и в составе экспедиции И. З. Фрадкин, Ю. П. Бондаревский, С. Н. Кураев, О. А. Семенов, К. П. Таратынов, В. И. Прохнин, А. В. Силин, И. А. Быстров, В. Н. Турунов, Г. М. Каргин, М. Н. Скворцова.

Руководители проекта систематически выезжали на стройку и находились там длительное время.

В целом проект Волго-Балтийского водного пути отличается исключительной экономичностью. По сравнению с утвержденным ранее проектным заданием сметная стоимость снижена на 75 млн. рублей (в современном масштабе цен).

В акте правительственной приемочной комиссии отмечено, что в проекте и при строительстве Волго-Балтийского водного пути применен ряд новых прогрессивных технических решений, которые можно рекомендовать к внедрению на строительстве других гидротехнических объектов.

Значимость Волго-Балтийского водного пути, которому присвоено имя Владимира Ильича Ленина, будет из года в год раскрываться все больше и больше. Перспективы его дальнейшего развития поистине замечательны.

Весьма символично, что в ноябре 1964 года, когда на Волго-Балте закончилась первая навигация, началось рассмотрение нового проектного задания на его расширение, составленного к тому времени Ленгидропроектом.

Волго-Балт будет расти и расти.

ВОЛГО-БАЛТ

ГОД 1963

11 ИЮНЯ. В 19 часов ворота Череповецкого шлюза первый раз открылись навстречу каравану судов. Все механизмы работают отлично.

15 ИЮНЯ. Сдан во временную эксплуатацию Череповецкий гидроузел. После митинга первый секретарь Вологодского обкома КПСС А. С. Дрыгин с борта теплохода «Менделеев» перерезал ленточку, преграждавшую вход в шлюз. Навигация на Череповецком море началась.

— В газете «Строитель Волго-Балта» опубликовано поздравление Вологодского обкома КПСС коллективу строителей и монтажников Череповецкого гидроузла с успешным окончанием основных строительно-монтажных работ и пропуском первых судов через Череповецкий шлюз.

16—18 ИЮНЯ. С большой радостью восприняли строители Волго-Балта весть о запуске космических кораблей «Восток-5» и «Восток-6». В честь успешного полета советских космонавтов они стали на трудовую вахту. Смена мастера Пахомовского завода Миронова 16 июня выдала 267 кубометров бетона, а бетонщики бригады Никитина уложили весь этот бетон. Такой выработки здесь еще не бывало.

26 ИЮНЯ. После трудового дня в Пахомовском клубе собрались правофланговые ударной стройки. Сегодня здесь впервые на Волго-Балте проводится День ударника коммунистического труда. Передовики производства поделились опытом работы. Лучшим из лучших вручены Почетные грамоты.

26 ИЮЛЯ. К строителям Волго-Балтийского водного пути прибыл эстрадный театр Ленинградской областной государственной филармонии.

30 ИЮЛЯ. Состоялось общее собрание коммунистов Волгобалтстроя, на котором обсуждены итоги июньского Пленума ЦК КПСС и задачи строителей Волго-Балта. Особое внимание на собрании было обращено на усиление воспитательной работы в коллективах рабочих.

31 ИЮЛЯ. В клубе речников состоялся вечер, посвященный 60-летию со дня созыва II съезда РСДРП. На вечер пришли старейшие коммунисты А. В. Яковлева и Е. К. Лоцманков. Они рассказали о героическом пути нашей партии и поделились своими воспоминаниями о работе в партийных организациях. Потом был показан кинофильм «В начале века».



Николай БАБАЕВ, шофер, ударник коммунистического труда

ИЮЛЬ. В поселке Пахомово-3, где живут в основном механизаторы, построен клуб.

1—30 АВГУСТА. На Волго-Балте проведен месячник по благоустройству рабочих поселков и культурно-бытовых учреждений.

9 АВГУСТА. По итогам Всесоюзного социалистического соревнования за второй квартал коллективу гидромеханизаторов специализированного управления № 478 присуждено переходящее Красное знамя Государственного производственного комитета по транспортному строительству СССР и ЦК профсоюза рабочих железнодорожного транспорта.

Юрий НАКУЛ, бригадир комсомольско-молодежной комплексной бригады, одной из первых на Волго-Балте получившей звание коллектива коммунистического труда.

10 АВГУСТА. В ознаменование Дня строителей большая группа волгобалтстроевцев за высокие показатели в труде занесена в Книгу почета. Этой высокой чести удостоены арматурщица Л. С. Груздева, шоферы И. О. Кириллов, А. Е. Смирнов и А. Е. Быстров, машинист экскаватора П. И. Якименко, бригадир А. П. Митрофанов, электромонтер Г. П. Спиридонов и другие.

15 АВГУСТА. На строительство Волго-Балта приехала большая группа специалистов — выпускников Московского инженерно-строительного института и Киевского института инженеров водного транспорта.

АВГУСТ. На Волго-Балт продолжает поступать новая техника. В течение месяца автопарк пополнился 72 машинами «ЗИЛ-585» и «МАЗ-205».

10 СЕНТЯБРЯ. Коллектив Волгобалтстроя досрочно завершил девятимесячный план по генподряду на 100,1 проц. и своими силами — на 109,4 проц. Принято новое повышенное обязательство — выполнить годовой план к 1 декабря.

27—28 СЕНТЯБРЯ. По инициативе «Комсомольского прожектора» проведен рейд по проверке использования механизмов на тринадцатой плотине, четвертом, пятом и шестом шлюзах, Пахомовском бетонном заводе и Севастьяновском карьере. Материалы рейда опубликованы в многотиражной газете «Строитель «Волго-Балта». «Прожектористы» требовали улучшить организацию труда на строительных объектах. Простоям механизмов — стоп!

13 ОКТЯБРЯ. В газете «Строитель Волго-Балта» опубликованы ударные задачи строителей. В четвертом квартале предстоит уложить 54 тысячи кубометров бетона и выполнить земляных работ 4,3 миллиона кубометров.

19 ОКТЯБРЯ. К строителям Волго-Балта приехали из Москвы в гости композитор Алексей Кузнецов, поэт-песенник Иван Казаков, певцы Галина Бошнякова и Владимир Кульков. Они провели в рабочих клубах творческие встречи.

26 ОКТЯБРЯ. В 3 часа дня затоплен водосброс № 33. Когда бульдозеристы вскрыли перемычку со стороны входного дока, вода хлынула в котлован и вскоре достигла заданной отметки.

28 ОКТЯБРЯ. Коллектив Волгобалтстроя рапортовал XIII съезду профессиональных союзов СССР о том, что сданы в эксплуатацию Вытегорский, Белоусовский и Череповецкий гидроузлы. Широким фронтом развернуты работы на всей 360-километровой трассе водного пути. За 9 месяцев план строительно-монтажных работ выполнен на 115 процентов.

29 ОКТЯБРЯ. Вместе со всей страной комсомольцы и молодые строители Волгобалтстроя отметили 45-летие ВЛКСМ. К славному юбилею подготовлены трудовые подарки. На ударной стройке трудится около 1500 членов ВЛКСМ. На счету молодых волгобалтстроевцев много славных дел.

— В день 45-летия ВЛКСМ большая группа молодых строителей Волго-Балта награждена знаками ЦК ВЛКСМ «Молодому передовику производства» и грамотами обкома. ВЛКСМ. Среди награжденных Анатолий Щербань, Мария Ларионова, Алексей Мельник, Михаил Никитин, Вячеслав Никитин, Федор Скоробрех, Александр Тарасов, Анатолий Приходько, Василий Гарбузар и другие.

2 НОЯБРЯ. В 10 часов 40 минут по старому руслу Вытегры, сжатой плотиной, но еще не покоренной, в последний раз проходит баржа «Иловля». В небо взлетает ракета. Началось



Ветеран строительства Волго-Балта Л. И. Ромашко. Возглавляя бригаду бетонщиков, он закладывал первые блоки пятого шлюза. В последнее время возглавлял парторганизацию строительного управления № 421.

перекрытие реки в створе Новинкинского гидроузла. Груды песка обрушились в воду. Вскоре плотина навсегда перегородила русло реки. Волгобалтстроевцы взяли еще один рубеж. Старая Мариинская система перестала существовать.

15 НОЯБРЯ. Коллектив строителей Волго-Балта досрочно выполнил годовой план строительно-монтажных работ.

21 НОЯБРЯ. Государственная комиссия приняла в постоянную эксплуатацию сооружения Вытегорского и Белоусовского гидроузлов.

29 НОЯБРЯ. На собрании партийно-хозяйственного актива Волгобалтстроя приняты социалистические обязательства по подготовке сооружений для пропуска судов с началом навигации 1964 года.

6 ДЕКАБРЯ. На XIII областной партийной конференции выступил начальник Волгобалтстроя А. С. Хмельницкий. Он доложил о ходе строительства Волго-Балтийского водного пути. Под руководством партийной организации коллектив Волго-Балта одержал немало трудовых побед. Около трехсот километров трассы уже готовы к эксплуатации.

20 ДЕКАБРЯ. Коллектив специализированного управления № 478 рапортовал о досрочном выполнении годового плана. На счету гидромеханизаторов около девяти миллионов кубометров вынутого грунта. Полностью подготовлен к эксплуатации водораздельный канал в районе Анненского Моста, Пахомова и Волокова Моста.

22 ДЕКАБРЯ. Завершена отсыпка 13-й плотины. По-ударному работала на этом участке бригада коммунистического труда В. Лущика. Водители машин Чужинов, Пивоваров, Филев, Бабаев, Маренко и многие другие на вывозке песка ежедневно выполняли сменные задания на 135—140 процентов.

ДЕКАБРЬ. На строительстве Волго-Балта работает более 70 экскаваторов, 130 бульдозеров, 42 тракторных крана, более 800 автосамосвалов. Монтаж тяжелых бетонных и металлических конструкций производится башенными кранами.

ГОД 1964

1 ЯНВАРЯ. Вологодский обком КПСС поздравил коллектив строителей Волго-Балта с Новым годом и успешным выполнением производственной программы. «Желаем вам, дорогие товарищи, — говорилось в телеграмме, — доброго здоровья, больших успехов в работе, счастья в личной жизни».

15 ЯНВАРЯ. На всех участках Волгобалтстроя началась новая форма соревнования — соревнование за право поднятия вымпела готовности сооружений и в целом Волго-Балта к пропуску судов с открытием навигации.

ДРУЖЕСКИЕ ШАРЖИ

Нине ВОЛОВИЧ — штукатуру шестого шлюза.



Чтобы шлюз был как картина,
Штукатурит башни Нина.
Будет шлюз стоять века,
Хоть мастер—меньше мастерка!

* * *

Н. ДАНИЛОВИЧУ — начальнику производственного отдела.



От 1-го шлюза и до шлюза 7-го,
Он путь прошел. Идти еще готов.

16 ЯНВАРЯ. Коллективу Пахомовского бетонного завода, добившемуся высоких показателей в труде, присвоено звание коллектива коммунистического труда.

19. ЯНВАРЯ. Строительство шлюза № 5 и канала № 62 оказалось в прорыве. Сообщая об этом, газета «Строитель Волго-Балта» призывает гидростроителей ликвидировать отставание, усилить напряжение в труде, сдать гидроузел в срок. Управление «Волгобалтстрой» направило на отстающие участки для оказания практической помощи группу инженерно-технических работников.

20 ЯНВАРЯ. Комитет комсомола Волгобалтстроя организовал выпуск сатирического бюллетеня «Под луч прожектора».

21 ЯНВАРЯ. Состоялся пленум объединенного постройкома. Обсуждался вопрос «Задачи строителей в свете решений XIII съезда профсоюзов СССР». С докладом выступил делегат съезда Д. Н. Мичурин. На пленуме определены задачи профсоюзной организации в борьбе за завершение строительных работ на всех объектах.

22 ЯНВАРЯ. На Волго-Балте побывала группа участников художественной самодеятельности железнодорожного узла гор. Иваново. Гости дали несколько концертов в клубах рабочих поселков Новинки, Ребово, Белоусово, Пахомово.

29 ЯНВАРЯ. Состоялся семинар секретарей парторганизаций Волгобалтстроя. Семинар этот был несколько необычным. Секретари парторганизаций собрались не в парткоме, а на строительной площадке шестого шлюза. Здесь они знакомились с ходом строительства, обменялись опытом работы, осмотрели наглядную агитацию. Участники семинара присутствовали на слете ударников коммунистического труда.

ЯНВАРЬ. В Ленинграде создано управление Волго-Балтийского канала. Новое управление призвано обеспечить судоходство по Неве, Свири, Волхову, Ладожскому и Онежскому озерам, Череповецкому водохранилищу и другим трассам Северо-Западного бассейна. Общая протяженность этих голубых дорог 5600 километров.

— На экранах кинотеатров Вологодской области начала демонстрироваться новая киноповесть «Непридуманная история», созданная студией «Мосфильм». Все натурные съемки этого фильма проводились на Череповецкой ГЭС.

1—14 ФЕВРАЛЯ. В Вытегорском городском кинотеатре проходил кинофестиваль на тему: «Имя Ленина — в сердце каждого, верность партии делом докажем». Демонстрировались кинофильмы «Оптимистическая трагедия», «Ленин в 1918 году», «Живые герои».

12 ФЕВРАЛЯ. Партком Волгобалтстроя создал оперативный штаб для контроля за выполнением пусковых графиков на важнейших объектах.

19 ФЕВРАЛЯ. В газете «Строитель Волго-Балта» опубликованы условия соревнования за право поднятия вымпела готовности Волго-Балта для пропуска судов в навигацию 1964 года.

21 ФЕВРАЛЯ. Состоялось общее собрание коммунистов Волгобалтстроя, на котором обсуждался вопрос: «Итоги декабрьского Пленума ЦК КПСС и задачи партийной организации строительства». На собрании определены сроки ввода в эксплуатацию отдельных объектов.

23 ФЕВРАЛЯ. Главное управление по строительству морских и речных сооружений за успешное выполнение задания по земляным работам премировало большую группу строителей Волго-Балта. В числе премированных: машинист крана А. М. Богданов, шоферы В. Н. Баранов, И. И. Гнедой, В. С. Архипов, бульдозерист А. И. Руденко и другие.

26 ФЕВРАЛЯ. Клуб речников гор. Вытегры переполнен. Сюда пришли молодые волгобалтстроевцы на собрание комсомольского актива. Обсуждался вопрос: «О задачах молодежи Волгобалтстроя на 1964 год». Участники собрания обратились ко всей молодежи Волго-Балта с призывом завершить строительство канала к началу навигации.

7 МАРТА. Строители Волго-Балта сдали в эксплуатацию новый широкоэкранный кинотеатр в гор. Вытегре.

Т. СПИВАК

ПЕРВАЯ КОММУНИСТИЧЕСКАЯ



I

Владимир взялся за газету, но не успел прочесть и десяти строк, как в комнату ввалились ребята.

— Слушай, комсорг, дело есть,—сходу выпалил Саша Макогонов. — Хотим бригаду организовать.

— Какую бригаду? — не понял Владимир.

— Шоферов. Из наших ребят. Чтобы все сообща. Наряд-задание не по одному получать, а на всех сразу. Порядка в работе будет больше и ответственности тоже. К тебе пришли за советом. Как смотришь?

Взволнованные, раскрасневшиеся лица. Нетерпеливо ждущие ответа глаза. Чудные хлопцы! Ну как он может смотреть? Разве не он агитировал их ехать сюда, когда пришел срок демобилизации? Разве не он уговаривал их потерпеть немного, когда по приезде им не дали сразу машин? Просто их еще не было на стройке. Получилось так, что шоферы опередили самосвалы. Пришлось на время землекопами стать. И тут кое у кого упало настроение.

— Подождите немного, придут машины, — успокаивал Владимир. — Еще успеем наездиться.

И они пришли. Правда, не новые. Спидометры некоторых из них уже успели накрутить по 20—30 тысяч. Но это были все-таки самосвалы, и ребята сразу повеселели. Потянулись их руки к баранкам. Раньше всех выезжали из гаража, позже всех возвращались.

Иногда вслед неслось обидное: «Рвачи, все им мало!» Но они не были рвачами. Кто-кто, а Владимир знал это точно. Взять хотя бы последний случай в диспетчерке.

— Не поеду, не поеду, — ворчал диспетчер, сердито глядя на упрямого белобрысого парня в щеголеватой кожаной куртке. — А что лучше я могу тебе предложить? Думаешь на пятьдесят третьем для тебя асфальт выстлали?

— Пусть едет на пятьдесят третий, — раздался вдруг сзади чей-то требовательный голос. — А нам выписывайте путевки на шестьдесят второй.

Владимир обернулся на голос и встретился взглядом с Макогоновым.

— Как, комсорг, ты с нами? — спрашивали Сашины глаза.

— С вами, — также без слов ответил Владимир.

В эти дни осенней распутицы на канале было везде нелегко, ну а на шестьдесят втором его участке и вовсе плохо. Того и гляди, что засосет это расплавленное серо-бурое месиво. Тогда жди, пока не пришлют на выручку бульдозер или кто-нибудь из товарищей рискнет бросить стальной канат помощи.

Нет, они не рвачи. Каждую свободную минуту возятся у машины. В гараже даже посмеиваться начали: дескать, другие за девчатами так не ухаживают, как эти за своими самосвалами.

Ребята, не обращая внимания, продолжали свое дело. То была великая всепоглощающая жадность, но не до денег, а до любимого дела, по которому истосковалась душа. В то же время парни со всей щедростью доброго сердца помогали всем, кто мог нуждаться в их помощи. Увидев безнадежно увязший самосвал, останавливались, вытаскивали из плена, без сожаления теряя при этом собственные часы и рейсы.

Владимир смотрел на них и думал о неуемности человеческого характера. Казалось бы, они сделали уже все возможное. Самосвал у каждого в отличном состоянии. При любой погоде рейсов у них больше всех. Стало заметно, как многие водители второй колонны подтянулись, не желая отставать от этих ребят в старых солдатских гимнастерках. Но, оказывается, им и этого мало. Теперь бригаду подавай, чтобы порядка было больше.

Мысль о создании бригады для Владимира не нова. Об этом он уже сам думал не раз. Практически бригада давно существует: путевки они всегда стараются брать на один объект, почти ежедневно подводят итог смены. Остается только узаконить то, что сложилось само собой.

— Что ж, проголосуем, — Владимир поднимает обе руки. — Кто за?

Все смеются.

— Вижу, возражений нет. Принимается единогласно. А бригадира как избирать будем? Открытым голосованием или тайным?

— Зачем избирать? — говорит молчавший до сих пор Николай Чепурной. — Мы уже обсудили. Бригадиром будешь ты.

— Это почему же?

— Ты — секретарь, тебе и начинать...

II

Предложение Макогонова и его друзей нашло поддержку у руководителей автобазы. Так в конце 1956 года появилась на стройке первая бригада шоферов. Вместе с демобилизованными солдатами в нее вошли и желающие из местных ребят. Это были Александр Глупышев, Алексей Петухов, Александр Енин и еще несколько человек. А возглавил ее секретарь комсомольской организации строительства, бывший танкист Владимир Лущик.

Вскоре о бригаде заговорили на всех участках. Появились «молнии» и боевые листки, призывающие строителей работать так, как бригада Лущика. Поводом к этому послужило следующее событие.

...Январь злился. По ночам звонко трещали деревянные стены общежитий, а утром шоферы с трудом разогревали остывшие моторы.

В понедельник бригада почти полсмены провозилась в гараже. Последняя машина вышла на линию только к обеду. Как ни старались, а нормы в этот день так и не дотянули.

Вечером Владимир предупредил всех ребят:

— Сегодня на ночь заправиться чистым керосином.

Предчувствие не обмануло бригадира. На утро ртутный столбик упал ниже —40°. Заиндевевшие самосвалы сиротливо стояли на площадке. Вокруг странная непривычная тишина.

Зато с диспетчерской табачный дым висел над головами сизым облаком, было тесно и шумно. Водители собрались в ожидании главного инженера автобазы Алексея Никандровича Серегина. Он должен был произнести окончательный приговор.



Владимир ЛУЩИК

Серегин пришел хмурый. Прямо с порога объявил:

— Шабаш, хлопцы! На сегодня отвозили.

— Почему?

— День актированный. На сорокаградусном морозе не работаем. Техника не выдерживает.

По комнате пронесся чей-то одобрительный шепот:

— Знай себе, отдыхай!

— Техника тут не причем, — поднялся Владимир. — Как же в Заполярье работают! Там и ниже сорока бывает.

Сразу загудела вся комната.

— Сравнил тоже...

— Заполярье...

— Там, может, машины другие...

— Машины такие же, — усмехнулся Лущик, — а вот люди не боятся носы отморозить. Что, месяц будет такой холод, так месяц будем стоять? — Он кивнул своим ребятам, молча слушавшим этот неожиданный разговор: — Пошли, ребята.

— Зря, Володя, в бутылку лезешь, — примирительно заговорил Серегин. — Я тоже не враг производству. План-то с меня спросят. Но сегодня и в самом деле машины не завести. Вот смонтируем паропрогреватели, тогда легче будет.

— И без него при желании можно выход найти.

Он вышел на площадку. А через несколько минут к изумлению всех шоферов и самого Серегина двадцать самосвалов выехали за ворота гаража.

Экскаваторщик встретил их недоверчивой улыбкой.

— Думал не приедете. Хотел уже домой уходить. Ну что, начнем?

— Начнем, — кивнул Лущик и первый подъехал под ковш.

В этот день, как обычно, они сделали по сорок рейсов. А назавтра почти все машины колонны вышли на линию.

III

С лета 1958 года стройка начала набирать темпы. Прибывали люди, техника. Сразу резко вырос фронт работ. Теперь над котлованами первого и второго шлюзов круглые сутки не смолкал рев механизмов, не гасли зарницы электросварки.

Одновременно с выемкой грунта на канале началось возведение одиннадцатой и двенадцатой плотин и примыкающих к этим двум гидроузлам оградительных дамб.

Лущиковцы (так называли теперь бригаду Владимира) были закреплены за одиннадцатой плотиной. Среди многочисленных самосвалов, непрерывно сновавших на площадке будущего основания земляной стены, их мазы можно было легко отличить. Над кабинами трепетал на ветру красный флажок.

Осенью бригада выступила инициатором соревнования за полное использование технических возможностей механизмов. Началось с предложения Александра Глупышева. Стремясь увеличить нагрузку на рейс, Глупышев предложил нарастить борта кузова.

Это позволило бы брать из-под драглайна не три, как прежде, ковша, а четыре.

— Ведь мы все время работаем с недогрузом, — говорил он Лущику. — На коротких расстояниях это еще куда ни шло. Можно наверстать оборачиваемостью. А вот двадцать километров идти налегке непростительно.

Посоветовались с механиками. Те не только одобрили, но и рекомендовали всем водителям мазов сделать то же самое.

Ежедневная вывозка песка на плотину выросла сразу на несколько сот кубометров.

По рекомендации парткома стройки инициатива шоферов была подхвачена затем бульдозеристами, экскаваторщиками, крановщиками. Это событие совпало с началом другого замечательного движения, всколыхнувшего сразу всю страну — с началом соревнования за коммунистический труд.

В бригаде эту новость, как обычно, сообщил утром Саша Енин, тот самый Саша, который за свою постоянную осведомленность во всех внутренних и международных событиях был метко прозван ребятами комиссаром. Он был явно огорчен тем, что родилось это движение не у них, не на Волго-Балте, и вообще не у строителей, а у железнодорожников. Но то, что оно все-таки родилось, было здорово, и он предлагал немедленно подхватить его.

— Потянем ли? — усомнился всегда осторожный и осмотрительный Глупышев. — Тут не только проценты будут смотреть. Главное, чтобы душа у человека правильная была!

— Давайте подумаем, — сказал Лущик. — Дня через два соберемся вместе и обсудим. Пусть каждый к этому времени обдумает свои соображения.

Собрание проводили после смены прямо в гараже. В главном мнение членов бригады было единодушным — с этого дня их девизом должен стать принцип «один за всех и все за одного».

Разногласия возникли при обсуждении обязательства. Первым пунктом Лущик предложил записать: довести пробег машин без капитального ремонта до ста тысяч километров.

— Перехватил, бригадир...

— Сто тысяч километров — это два с половиной раза вокруг экватора! Не много ли?

— Будем беречь машины, снизим производительность...

— По нашим дорогам это практически невозможно...

— Возможно, — неожиданно для всех поддержал бригадира Александр Глупышев. — У некоторых из нас уже по семьдесят с лишним есть. Разумеется, следить придется побольше, но пройти еще тридцать тысяч вполне можно.

— А выработка?

— Если ездить с умом, не снизится.

В бригаде хорошо знали основную особенность характера этого невысокого худощавого человека. Он никогда не принимал скороспелых решений. А если уж что предлагал или утверждал, то не сомневался в целесообразности этого предложения.

Пункт о ста тысячах был записан в обязательстве...

Так первая бригада шоферов стала и первым коллективом на строительстве, борющимся за право называться коммунистическим.

IV

Поезд Архангельск — Вологда — Москва увозил в столицу делегатов XXII съезда КПСС. Лущик сидел в купе своего вагона и неотрывно глядел в черный квадрат окна. Навстречу ему бежали огни городов и поселков. Колеса выстукивали свою привычную веселую песню. Несмотря на поздний час, спать не хотелось. Мысли неслись со стремительной быстротой.

Бывают в жизни человека минуты, когда перед ним разом встает все прошлое. И как самый строгий судья человек выносит ему свой приговор. Сейчас Владимир как бы заново переживал все, что было связано у него со строительством. Организация бригады, вступление в партию, перекрытие реки...

Особенно напряженными, насыщенными событиями были минувшие девять месяцев этого года.

Всю весну готовились к пуску первых двух гидроузлов. Было отметено обычное понятие о времени. Все мысли, вся воля сосредоточились на двух словах — нужно успеть. До начала паводка нужно было успеть отсыпать в тело плотины последние тысячи кубометров песка и гравия, успеть спланировать откосы, укрепить их железобетонными ячейками и камнем.

В те дни город не просто следил за делами строителей. Он жил вместе с ними такой же тревожной и напряженной жизнью. Люди будто забыли, что на свете, кроме плотины, существует еще много других дел. И словно чувствуя эту всеобщую заботу, плотина росла с каждым часом. Еще неровная, не одетая и не причесаная, она уже внушала к себе почтительное уважение.

В воскресенье, 9 апреля, на ее верхнем откосе было особенно оживленно. Около тысячи горожан всех возрастов пришли на помощь строителям. Они убирали от мусора затапливаемые площадки, готовили под крепление гравийную подушку, заполняли камнем бетонные ячейки.

А полтора месяца спустя, 21 мая 1961 года, они снова пришли к берегам канала. Пришли празднично-нарядные, торжественно-взволнованные. Такого массового ликования еще не видела эта древняя прионежская земля. Вступал в строй кусочек новой водной магистрали...

День строителя явился для бригады двойным праздником: накануне им было присвоено высокое звание коллектива коммунистического труда. А через несколько недель лущиковцы узнали, что их бригадир избран делегатом XXII съезда партии.

С того самого момента, как председатель счетной комиссии областной партийной конференции объявил результаты тайного голосования, Владимира уже не покидало тревожное чувство беспокойства. Он ехал на съезд не просто как Владимир Лущик. Он был частицей огромной стройки, той самой стройки, о которой в новой Программе лаконично сказано: «Единая глубоководная система соединит основные внутренние водные пути Европейской части СССР».

Вместе с делегатским мандатом пришла ответственность не только за дела бригады, но и в целом за все строительство. Там, в зале, где соберется свыше шести тысяч посланцев партии, его могут спросить о делах на Волго-Балте. И он должен будет ответить, почему, несмотря на первый успех, строители все еще не выполняют план по укладке бетона, почему медленно развертываются работы на двух других гидроузлах. Почему?.. Он задавал себе тысячи этих «почему», пытаясь проанализировать и осмыслить в целом весь ход работ на 360-километровой трассе...

Вернувшись из Москвы, Владимир первые дни не знал, как растянуть сутки, чтобы ответить на сотни вопросов, которые ему задавали люди. Его приглашали не только строители, но и колхозники близлежащих сел, ждали в рабочих клубах лесопунктов. Расспрашивали о выступлениях делегатов, о новой Программе партии и о Дворце съездов, просили рассказать о встречах с Юрием Гагариным и Германом Титовым и просто о Москве.

А он спешил в бригаду. Теперь она работала в котловане шестого шлюза.

— Опять на самый трудный участок, — не без гордости сообщил Владимиру Глупышев, остававшийся на время его отсутствия за старшего в бригаде.

Самый трудный... К этим словам они уже привыкли. Понимали, что с коллектива, называющегося коммунистическим, и спрос по большому счету. Но шестой шлюз был не просто трудным объектом, это был необычный объект. По своим размерам он должен был в полтора раза превзойти все остальные. А времени на его

сооружение оставалось меньше, чем на любом другом — всего два года. Поэтому если на третьем шлюзе в свое время можно было подождать, пока мороз обуздает немного коварство грунтовых вод, и только потом пускать в котлован механизмы, то на шестом такой возможности не было.

Когда лущиковцы появились на строительной площадке будущего гиганта, здесь не было еще ни одного стержня арматуры, ни одной бетонной плиты, не было даже настоящего котлована. Десятки тысяч кубометров грунта предстояло вынуть прежде, чем в основание днища камеры сможет лечь первый кубометр бетона.

— Будем здесь все одновременно делать, — говорил на партийно-хозяйственном активе начальник строительства Алексей Степанович Хмельницкий. — Только все работы в комплексе, только поточный метод может принести нам нужный результат. На механизаторов особая надежда: они будут открывать фронт работ для остальных.

Слова начальника строительства о поточном методе возведения этого шлюза принимали с каждым днем все более конкретное выражение. Строительная площадка быстро обрастала нужными подсобными предприятиями. Рядом с котлованом встали бетонный завод и теплоцентраль, чуть подальше — гравийно-сортировочная фабрика. Подперли небо своими стрелами краны на арматурном дворе.

Все больше механизмов становилось и в самом котловане. Рядом с экскаваторами-драглайнами появились мощные трехкубовые «Уральцы». Один из них каким-то чудом притулился на узкой площадке почти отвесной левой стенки.

«Лихач какой-то», — с неприязнью подумал Владимир, наблюдая, как экскаваторщик быстро разворачивает стрелу.

Но подъехав поближе, вдруг широко улыбнулся и приветливо помахал рукой. Из кабины на него смотрели ясные, такие же как у Александра, голубые, спокойные глаза машиниста. Это был средний брат Глупышева, Борис. В их семье стало уже традицией: демобилизовавшись из армии, братья один за другим шли на стройку. Вот уже и третий — Евгений — появился в гараже. Работает электриком и одновременно учится на курсах шоферов.

Борис сделал несколько пробных поворотов стрелы и выключил двигатели.

— А я уже было подумал, лихач какой покрасоваться захотел, — признался Владимир. — Не боишься перевернуться?

— Нет, стою прочно. Ко мне?

— К тебе. Всей бригадой. А вам впору семейную бригаду организовать. Бригада братьев Глупышевых. Здорово, не правда ли?

— Думали уже. Маловато нас еще пока. Вот Юрий отслужится, тогда посмотрим. Да ведь и ты Саньки не отдашь. Кому бригаду ломать хочется.

— Ни за что не отдам, — рассмеялся Владимир и пошел к машине. — Он и нам очень нужен.

Однако отдавать все-таки пришлось. Правда, не Глупышева. но других, таких же замечательных ребят. Еще когда начинали соревнование за коммунистический труд, решили, что каждому нужно учиться. Кто пошел на курсы повышения классности, кто в вечернюю школу, а Петухов и Волков — на курсы по освоению второй специальности. Стали крановщиками. Теперь их переводили на автокраны.

— Так у меня и от бригады ничего не останется, — пошутил однажды Владимир.

— Что-то я не приметил, когда ты эгоистом стал, — в тон ему ответил начальник колонны. — Не волнуйся, часть оставим. А тебе пополнение дадим. Из молодежи.

V

Обещанное пополнение пришло только весной шестьдесят второго года. По призыву ЦК комсомола Украины на Волго-Балт приехала большая группа механизаторов. Были среди них и шоферы.

Как-то после смены к Лущику подошла дежурная по гаражу.

— Тебя начальник зовет.

— Зачем?

— Не знаю. Велел, как приедешь, сразу сказать, чтоб зашел к нему.

В кабинете, кроме начальника колонны, было еще несколько незнакомых парней.

— Принимай, бригадир, молодцов, — он кивнул в сторону ребят. — Надеюсь, останешься доволен.

— Вот и хорошо, — обратился Владимир к стоявшим, — давно вас ждем. Думаю, что вам на стройке понравится. Только одно прошу не забывать: бригада наша коммунистической зовется, а вы теперь ее члены.

— Все понятно, — сразу за всех ответил паренек, отрекомендовавшийся Василием Маренко.

Новички и впрямь решили с первых дней не уступать ветеранам прославленной бригады. С каким-то артистическим искусством, лавируя между лужами, водил свой маз Николай Бабаев. В табеле учета производительности против его имени прочно укрепилась цифра: «150 процентов».

А вскоре произошел случай, о котором потом долго помнили в колонне.

...Накануне Николай работал с каким-то особым подъемом. Экскаватор не задерживал, поэтому самосвалы останавливались только на 30—40 секунд под погрузку. Николай мурлыкал мелодию популярной песенки о шофере и наблюдал, как бежит под колеса рыжая лента дороги. Руки свободно лежали на баранке. Казалось, машина сама знает, куда ей сворачивать.

Когда вечером подсчитал рейсы, вышло ровно две нормы. Утром, садясь в машину, он услышал, как кто-то рядом негромко сказал:

— Хорошо ему рекорды ставить. Самосвал как новенький. Попробовал бы на моей развалине...

Уже нажав было стартер, Бабаев вдруг отпустил рычаг и спрыгнул с подножки.

— Напрасно на машину жалуешься. Она не виновата. Знаешь пословицу: каковы сами, таковы и сани. И на твоей при желании можно работать.

— Говорить всегда легко, — огрызнулся парень.

— Зачем говорить. Можно и на деле. Давай сяду на твой самосвал и ты убедишься.

Парень от удивления даже рот раскрыл.

— Меняться? Ты это серьезно?

— Шутить не люблю да и некогда. Жаль, правда, отдавать тебе свою, все равно добьешь и ее. Но так и быть. Вот тебе ключи и путевка. Перепиши у диспетчера.

Подошли свои ребята.

— Ты что, всерьез решил меняться? — с тревогой спросил Маренко.

— Что вы, как попугаи, заладили — всерьез, всерьез? — рассердился Николай. — Уже и ключи отдал.

— Ну и зря. Не дело затеял.

Маренко поддержали остальные.

— Что бригадир скажет?

— Решил бригаду подвести?

— На этой колымаге и не заработаешь ничего...

— Все будет в порядке, — улыбнулся Бабаев. — Эй, парень, скажи хоть, что в первую очередь ремонтировать нужно?

— Все, — уже издали крикнул тот. — Она вся не в порядке.

— Сам ты не в порядке, — сердито заворчал Николай. — На метле бы тебе ездить, а не на машине.

Ребята уехали, а он остался в гараже. По винтику разобрал двигатель и ходовую. На ремонт ушло три дня. А когда в первый

день после ремонта вечером подвел итог, получилось сорок рейсов. Почти полторы нормы.

Все лето и осень не вылезали из котлована. Уже поднялись первые блоки стен камеры, а на месте нижней головы все еще стояла желтовато-серая гора. Эта глина, щедро сдобренная подземными водами, едва поддавалась усилиям ковша, прилипала к кузову, заставляла буксовать колеса. Шоферы ворчали, вспоминая и бога и черта, таскали друг друга тросами и возили, возили, возили.

Николай уже давно забыл и наверно не вспомнил бы о том, что у него когда-то был другой самосвал, если б однажды у столовой на него чуть не наскочил маз.

— Ненормальный, что ли? — крикнул Бабаев, едва успев отпрянуть в сторону. Поднял глаза и увидел знакомое лицо.

— Привет, друг, не узнаешь?

— Узнаю, — все еще сердясь, проворчал Николай. — Все лихачишь?

— Нет, это нечаянно, честное слово, — очень серьезно ответил парень. — Можешь посмотреть на машину. А здорово ты меня тогда: каковы сами — таковы и сани! Здорово!

— Ну, молодец, если понял. Будь здоров...

VI

Собрание проводил начальник строительства. Он приехал в колонну вместе с парторгом Василием Ивановичем Логиновым.

— Поедут только желающие, — говорил Хмельницкий. — Условия трудные. Несмотря на заносы, нужно пробиться туда своим ходом. Ну, а на месте отдыхать не придется. О сложности создавшегося там положения вы можете судить хотя бы по тому, что мы, имея здесь на учете каждую машину, все же отрываем двадцать мазов и направляем их на тот участок.

Лущик слушал рассеянно. О чрезвычайном положении, создавшемся на Череповецком гидроузле, он знал из строительной многотиражки. О том, что он поедет туда, у него уже не было никаких сомнений. Сейчас он прикидывал, кто из его бригады может ехать. Выехали на рассвете. Метель, бушевавшая уже несколько суток, не унималась. Сквозь сплошную снежную завесу едва можно было различить верхушки придорожных деревьев. И все-таки, пока ехали лесом, было легче. Ориентир простой — там, где нет деревьев, дорога. Но к исходу вторых суток лес кончился. Ехать дальше в темноте было рисковано. Никто из них не знал местности.

Лущик остановил свою машину и подождал, пока подтянулась вся колонна.

— Подождем рассвета, — сказал он подошедшим шоферам. — Только не спите. Обморозиться можно.

Легко сказать — не спите. Но как это сделать людям, которые уже двое суток в пути. Иззябшие и уставшие, они прямо с ног валятся. Владимир сам только величайшим напряжением воли заставляет разжиматься свинцовые веки.

Проваливаясь по пояс в снег, он идет от машины к машине.

— Вася, проснись. Обморозишь лицо. Слышишь?

Приходится тормошить за плечи. Наконец, шофер поднимает голову, трет лицо.

Луч фонарика снова врезается в темноту. Вокруг воет, свищет, хохочет и стонет метель.

— Ну и погодка, чтобы тебя... — беззвучно ругается Владимир. — Будто все черти ада разом покинули преисподню, собрались здесь и закружились в своей неистовой сатанинской пляске...

До Шексны добрались только на шестые сутки. Еще издали увидели в снежном тумане тысячи огней. Там был гидроузел.

Их уже ждали. Диспетчер сам отвез их в общежитие, по дороге наскоро обрисовав положение на плотине:

— Самосвалов на участке скопилось много. Кроме своих, на помощь брошена целая автоколонна Вологодского треста, приехали череповчане, с «Металлургстроя», есть командированные из «Ленметростроя» и из других трестов. С вами уже больше четырехсот будет. Но суточный график вывозки песка все еще не выполняется.

— Сколько рейсов в день делают мазисты?

— По-разному бывает. Иногда и до тридцати выскочит. Но в среднем — 15—20.

Утром Владимир собрал всю бригаду.

— Задача такова — тридцать рейсов в день.

— По утрам будем много времени терять на разогрев, — заметил кто-то из ребят.

— А мы дежурство установим. Пока стоят такие морозы, будем ночью через каждые два часа двигатели прогревать.

На следующий день у столовой появилась «молния». Комсомольский прожектор сообщал, что «прибывшая с северного склона на помощь шекснинцам бригада Лущика обязалась ежедневно делать по тридцать рейсов. В первый же день все шоферы выполнили свое задание».

— А прожектористы здесь молодцы, — заметил за обедом Лущик. — Смотрите, сколько здесь «молний» и «сигналов». Сегодня двое из штаба в карьере были. Наблюдали, как погрузка идет, не задерживаются ли машины под экскаваторами. Нашим не мешало бы поучиться у этих ребят.

VII

И еще одну плотину довелось возводить бригаде Лущика — тринадцатую, самую знаменитую.

Почему знаменитую? А вот спросите Владимира, и он скажет, что именно эта плотина в последний раз перекрыла реку Вытегру, в результате чего 2 ноября 1963 года навсегда прекратила свое существование старая Мариинка. А еще по тому, что здесь родилась мысль, которая... Впрочем, об этом подробнее.

...Маренко ждал, пока бригадир закончит осмотр машины. От предстоящего разговора немного волновался. Знал, что Лущик очень дорожит своим коллективом, поэтому сообщение будет переживать тяжело.

Когда Владимир, наконец, освободился, Василий решительно шагнул ему навстречу.

— Давно хочу поговорить с тобой, Володя.

Он помолчал немного, словно собираясь с мыслями.

— Вот уже два года звание носим. Работает бригада хорошо, ничего не скажешь. Но работает — и только.

— Это от нас и требуется.

— Не только. Добиться высоких показателей — не такая уж великая заслуга. Это может сделать любой коллектив и не называющийся коммунистическим.

— Не понимаю, к чему ты клонишь?

— А к тому, что застой у нас получается. Замкнулись мы в своей скорлупе, делаем по полторы нормы и довольны.

— Что ты предлагаешь?

— Разделиться.

— Как разделиться? — Владимир от неожиданности даже отступил шаг назад.

— Сделать это очень просто. Нас семь комсомольцев. Мы выйдем из состава бригады, образуем вторую. Примем к себе еще столько же ребят. Ты вместо нас тоже возьмешь новеньких. Будем соревноваться. Разве плохо, если еще четырнадцать человек включится в соревнование за коммунистический труд?

— Бригаду ломать не дам, — отрубил Владимир.

— Тогда и разговаривать будем со всей бригадой.

Всю ночь Владимир ворочался с боку на бок. Как ни старался уснуть, сон не шел. Сначала была обида. Застой почувствовали. Мало им, видите ли, одной работы...

Но где-то внутри, в самых глубоких тайниках сердца что-то протестовало. Что-то подсказывало: ребята правы. Два года бригада называется коммунистической. А что сделала она за эти два года, кроме работы? Чем он может похвастаться, кроме процентов?

Времени не жалели? Так ведь и любители длинного рубля времени не жалеют, чтобы побольше заработать. Не искали легкого труда? Василий прав, тоже заслуга не велика. А что сделали они для коллектива? Чем помогли ему в самом главном — в воспитании человека? Правда, у многих членов бригады есть общественные нагрузки. Но ведь это все не то, что они могли и должны были сделать. И вот теперь, когда появилась новая хорошая мысль, он, Владимир Лущик, встал на пути ее осуществления. От этого признания стало жарко, словно в кровь его вдруг ввели горячий воздух.

Утром Владимир поднялся с больной головой, но со здоровой совестью. Что ж, человеку полезно иногда провести бессонную ночь в раздумьях над самим собой, чтобы наутро испытать радостное чувство душевного обновления.

Задолго до начала смены пришел он в тот день в гараж. Увидев Маренко, поспешил навстречу.

— Сегодня вечером соберемся. Думаю, что вас поддержат все. Но уж берегитесь, соревноваться будем, спуску не дадим.

А вечером после собрания, когда были решены все организационные вопросы, обсуждены и приняты условия соревнования, Лущик подошел к Маренко.

— Ты тут как-то говорил о вступлении в партию. Приходи, рекомендацию дам.

Лицо Василия засветилось благодарной улыбкой.

* * *

Незадолго до пуска канала все коллективы, большие и маленькие, подводили итог сделанному за годы, проведенные на стройке. Восемьдесят тысяч кубометров бетона, перевезенных в шестой шлюз, — это счет бригады шофера Александра Русанова.

Что же сделали лущиковцы? Когда подсчитали и сами не поверили: шесть с половиной миллионов кубометров перевезенного грунта! Это десятая часть всего объема земляных работ, выполненных на Волго-Балте!



ВОЛГО-БАЛТ



З. И. ЦАРЕВА,
техник-геодезист, ветеран строительства Череповецкого гидроузла



В. М. АВРАМЧИКОВ,
прораб шестого шлюза, активный участник строительства Волго-Балта.

ГОД 1964

8 МАРТА. В ознаменование Международного женского праздника многие труженицы ударной стройки награждены Почетными грамотами и ценными подарками. В числе награжденных — штукатур Г. П. Рогалева, бригадир В. А. Силина, шофер В. В. Бергер, рабочая карьера К. А. Горячая, инженер З. Ф. Фомина, электросварщица Г. В. Виноградова, инструментальщица Т. М. Фомина и другие.

— Дружно работает на Волго-Балте бригада Валентины Силиной из стройуправления № 420. За успехи в труде этому молодежному коллективу присвоено звание коммунистического.

23 МАРТА. Коллектив земснаряда, возглавляемый начальником И. А. Шалимовым, досрочно закончил работы по созданию сквозной прорези на торфяном участке канала № 67. Партбюро, постройком и руководство Волгобалтстроя поздравили гидромеханизаторов с победой.

25—27 МАРТА. В Таврическом дворце Ленинграда состоялось совещание актива работников водного транспорта. На повестке дня: навигация по Волго-Балту. С докладом выступил министр речного флота РСФСР С. А. Кучкин.

27 МАРТА. К строителям Волго-Балта приехала агиткультбригада Вологодского молочного института. Продвигаясь по трассе канала, студенты выступили в клубах рабочих поселков с лекциями, докладами и концертами.

28 МАРТА. В поселке Пахомово-II открыто молодежное кафе.

1 АПРЕЛЯ. Начальник земснаряда № 306 М. А. Вакурчук доложил в управление «Волгобалтстрой»: «Задание по выемке грунта на Анненском спрямлении выполнено. Коллектив земснаряда № 306 первым пришел к установленной отметке и на контрольном пикете поднял флаг». В тот же день, позже на несколько часов, завершили работы на своем участке и тоже достигли финиша гидромеханизаторы земснаряда № 301. Установленное задание выполнено на полтора месяца раньше срока. Сквозная прорезь готова. Реки Вытегра и Ковжа соединены. Уровень горизонта воды в них выравнялся. Путь судам открыт!

2 АПРЕЛЯ. Круглые сутки кипит работа на шестом шлюзе. Гидростроители успешно закончили мартовское задание. В шлюз уложено около 55 тысяч кубометров бетона. К концу подходит монтаж оборудования и конструкций.

12 АПРЕЛЯ. В клубе гидромеханизаторов поселка Пахомово-I состоялся вечер, посвященный Дню космонавтики. Учитель Девятинской школы П. В. Гулин прочитал лекцию о покорении советскими людьми космоса. После лекции демонстрировался кинофильм «Звездные братья».

14 АПРЕЛЯ. Состоялось расширенное заседание парткома Волгобалтстроя. Начальники строительных управлений и руководители

субподрядных организаций доложили о состоянии готовности сооружений. Партком определил меры по подготовке канала к пропуску судов с началом навигации.

19 АПРЕЛЯ. Бригада электромонтажников, возглавляемая В. Николаевым, закончила сборку электрической схемы на третьем шлюзе. Все электромеханизмы и электрооборудование готовы к работе.

23—28 АПРЕЛЯ. Коллективы «Гидроэнергомонтажа» и «Севзапэнергомонтажа» рапортовали о готовности подъемно-опускных ворот на четвертом, пятом и шестом шлюзах. Все механизмы действуют безотказно.

29 АПРЕЛЯ. В канун Первомая в адрес волгобалтстроевцев получена телеграмма Госкомитета по транспортному строительству СССР и ЦК профсоюза работников железнодорожного транспорта. В ней сообщалось, что коллективу стройуправления 418 за высокие показатели в работе во Всесоюзном социалистическом соревновании по итогам за первый квартал 1964 года присуждена вторая премия.

7 МАЯ. В 12 часов дня опущены затворы на 33-м водосбросе. Началось наполнение последнего Новинкинского водохранилища.

10 МАЯ. На причалах Вытегорской пристани введены в эксплуатацию два плавучих крана. Началась погрузка леса на суда.

— На Волго-Балте по-коммунистически трудится бригада бетонщиков во главе с М. С. Никитиным. Имя лучшего бригадира одним из первых занесено в Книгу почета Государственного комитета по транспортному строительству и ЦК профсоюза рабочих железнодорожного транспорта.

11 МАЯ. Началось затопление третьего шлюза. К вечеру были сняты все насосы. Вода со стороны Белоусовского водохранилища хлынула в камеру.

17 МАЯ. Поздно вечером, в 23 часа, началось затопление четвертого шлюза. Всю ночь на 18 мая вода заполняла камеру. В строй действующих вступил еще один объект. Комиссия Волгобалтстроя дала высокую оценку работе механизмов.

25 МАЯ. В 14 час. 30 мин. члены рабочей комиссии по приемке гидросооружений подписали акт о готовности Пахомовского гидроузла к принятию проектного напора.

— За успешную работу в первом квартале 1964 года коллективу управления Волго-Балтийского канала вручено переходящее Красное знамя Министерства речного флота и ЦК профсоюза рабочих морского и речного флота.

— Кинооператоры Г. Коновалов и А. Шпикалов, прибывшие один из Ленинграда, другой — из Москвы, засняли последние взрывы на самом трудном участке — 66 канале.

26 МАЯ. Гидростроители продолжают наступление. В 12 часов дня главный инженер Волгобалтстроя П. Д. Батунер отдал команду начать съем перемычки. Эту работу поручили одному из лучших экскаваторщиков И. С. Данилевскому. Вскоре через узкое отверстие вода хлынула в канал и устремилась к шлюзу № 6. Почти одновременно началось последнее перекрытие реки Вытегры в створе Пахомовского гидроузла. Оно велось пионерным способом. Бульдозеристы Тихонов, Аносов, Стрельчук и Степин в течение нескольких часов сбрасывали подвезенный заранее грунт. В 14 часов 55 минут плотина № 14 сомкнулась.



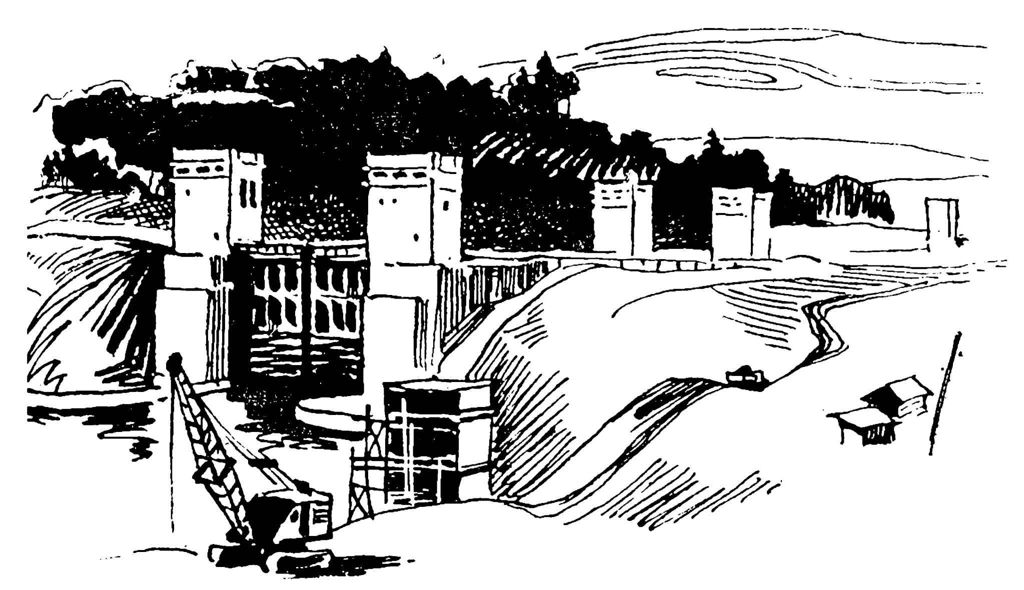
Бригадир одной из лучших комплексных бригад В. Я. Коровушкин.



Художник Б. И. Шабаев побывал на Волго-Балте в завершающий период строительства. Шлюзы были уже воздвигнуты. На гидроузлах продолжались отделочные работы. Как говорится, строители наводили на гидросооружения «косметику».

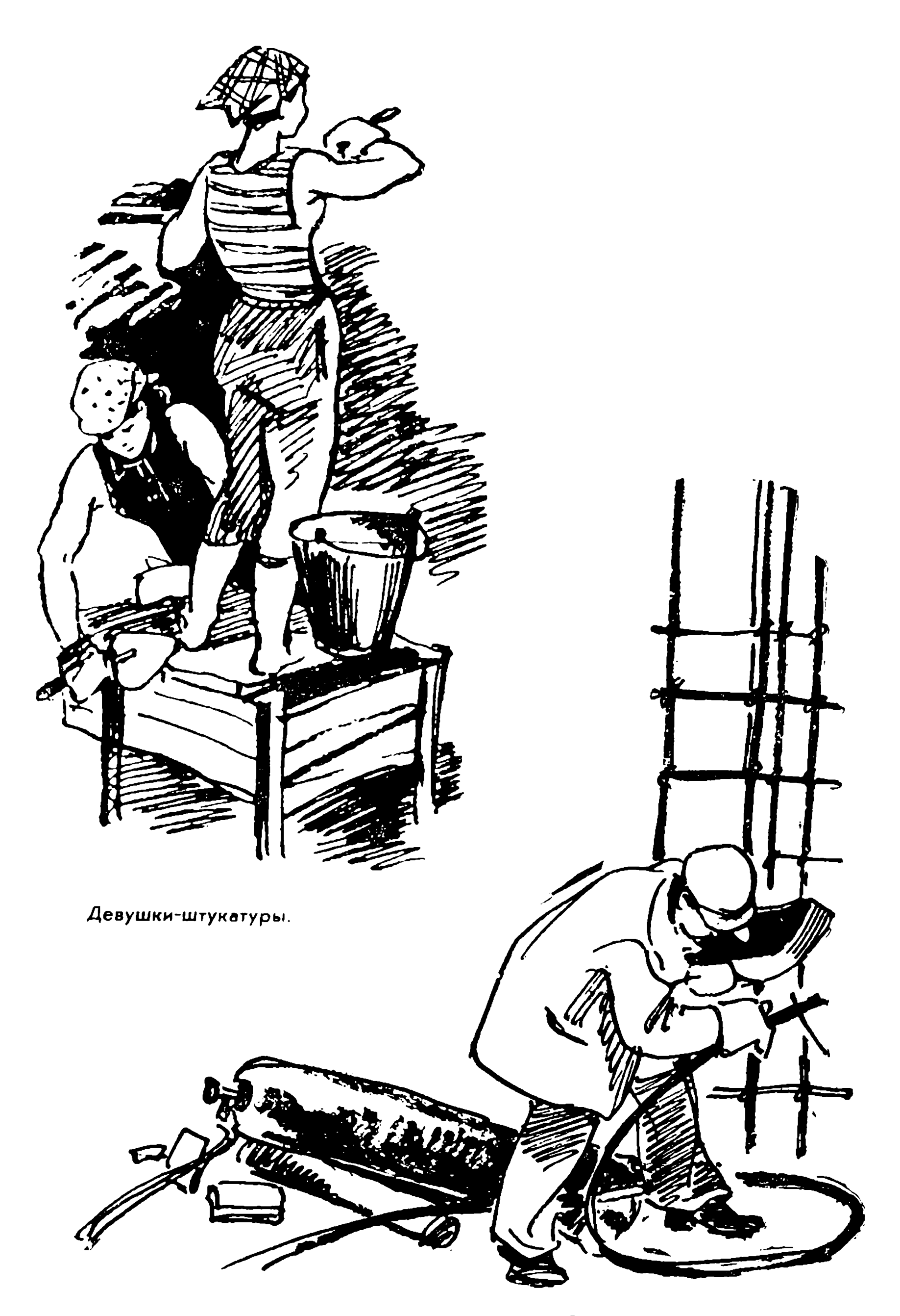
Ниже мы воспроизводим несколько рисунков из альбома художника, сделанных им летом 1964 года на трассе канала.

Взмах ковша экскаватора, и самосвал уходит с гравием к откосам шестого шлюза.



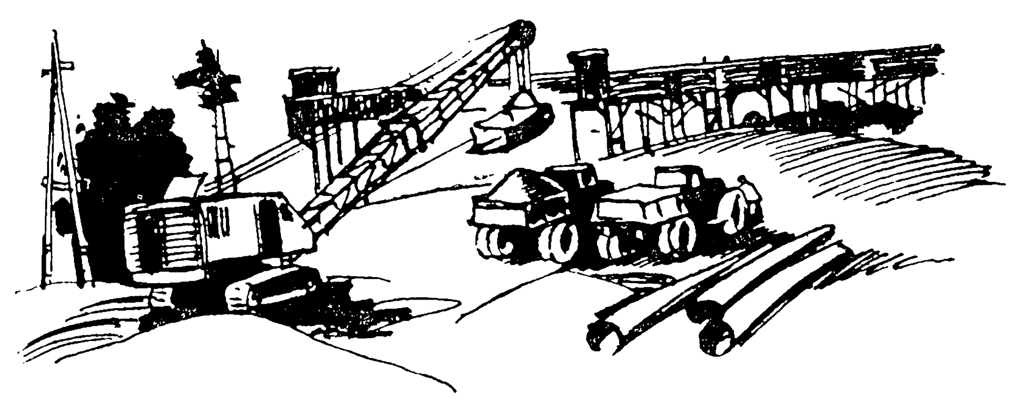
Вот и вырос четвертый шлюз. Высоко в небо поднялись белоснежные башни-великаны.

Мощный электрокран укладывает бетонные блоки у подножия шестого шлюза.



Девушки-штукатуры.

Электросварщик.



Экскаваторы все глубже «вгрызаются» в землю.

На фоне громадной стройки сиротливо выглядит обветшавший шлюз старой Мариинки.

П. Л. ПИРОГОВСКИЙ,
старший прораб шестого шлюза
Волгобалтстроя

НА ПЕРЕДНЕМ КРАЕ

«Волго-Балт построен! Решения XXII съезда КПСС — в действии!» Эти слова, начертанные на серых плитах у входа в шлюз № 6, видны издалека.

Да, Волго-Балт построен! Советские люди воздвигли величественное, можно сказать, уникальное сооружение, которое будет жить в веках.

Мне пришлось сооружать два важнейших объекта на Волго-Балте — первый и последний, шестой, шлюзы. Известно, что всего на канале не шесть, а семь шлюзов. Но шестой шлюз, в силу ряда обстоятельств, строился последним.

Перед глазами невольно возникает день за днем все пятнадцать лет строительства.

Октябрь 1949 года. Вытегра. Маленький городок на северо-западной окраине Вологодской области. Малолюдный, неблагоустроенный. Даже электрического освещения не было. Маломощная гидростанция водного технического участка с грехом пополам давала ток в квартиры речников и городским организациям. Здесь-то и обосновалось управление «Волгобалтстрой».

В тот период основные строительные работы еще не начинались. Создавалась производственная база. Мне, по специальности гидротехнику, на первых порах пришлось быть прорабом на промышленном и гражданском строительстве.

В сентябре 1950 года начали выемку грунта из котлована первого шлюза. Меня поставили сюда сменным прорабом. У нас работали три кубовых экскаватора. Грунт отвозили на болото самосвалами и на платформах узкоколейки. Зима была на редкость снежная. Чтобы составы с грунтом могли ходить бесперебойно, приходилось буквально на каждом десятке метров ставить челове-



Петр Леонтьевич
ПИРОГОВСКИЙ.

ка с лопатой. Только успеют расчистить путь, а через 15—20 минут опять все занесло.

С еще бóльшими трудностями встретились весной. Неуплотненный насыпной грунт на полотне узкоколейки стал оттаивать, и маломощные паровозики Воткинского завода падали. Немало бессонных ночей провели мы с напарником, молодым инженером Рафаилом Липиным, пока не провели специальную ветку узкоколейки по сухому месту...

Фронт работ разворачивался с каждым днем. Возрастала потребность в электроэнергии, а ее нехватало. Со всей остротой встал

вопрос о прокладке линии электропередачи Свирь-3 — Белоусовская подстанция, протяженностью 167 километров. В мае 1951 года мне снова пришлось переквалифицироваться — стать старшим прорабом строительства этой линии. Пришлось, что называется, все начинать с начала: строить жилье и дороги, прорубать трассу, готовить детали опор и антисептировать их, а самое главное — осваивать совершенно новую для меня специальность. Но благодаря помощи опытного энергетика Л. А. Мазурского, который возглавлял специально созданный стройрайон ЛЭП-110, удалось быстро освоить новую работу. К тому же и техники прибавилось.

Дело пошло. Через леса и реки, через болота и топи шагали опоры линии. Через тринадцать месяцев, в июне 1952 года, Белоусовская подстанция получила ток. Стройка была обеспечена электроэнергией.

Конечно же, все это так легко и просто выглядит только на бумаге. А на деле? Строительство линии электропередачи запомнится надолго.

Для эксплуатационников новой линии нужно было жилье. Получаю задание — строить поселки. На голову сваливаются новые заботы: лес и камень, цемент и гвозди, тес и железо... Все это надо вовремя доставить, умело использовать. А главное — организовать людей и работу. Каждый день на колесах, верхом, а то и пешком по трассе. Всюду нужен глаз. Крепко доставалось мне, как руководителю, нелегко было и строителям, для которых строительство электролинии и поселков было как бы репетицией перед грандиозными работами, развернувшимися впоследствии на трассе канала. Люди трудились самоотверженно, не считаясь со временем, выполняя подчас работы, не свойственные их специальности.

Взять, к примеру, тракториста Василия Богатько. Он на своем тракторе пробирался там, где, казалось, не пройти и человеку. И не порожняком, а с санями, до отказа нагруженными деталями опор, проводом, арматурой. Честно говоря, мне впервые в жизни пришлось встретиться с таким виртуозом своей профессии.

Или шофер Владимир Киневич. Этот малорослый, щуплый на вид паренек обладал поистине железной натурой, завидной выдержкой. На своем ГАЗ-63 проезжал он там, где и трактор не пролезет. И все это в любое время и при любой погоде. Бывало, мы с Владимиром за сутки отмахивали по бездорожью по 300—400 километров. Я с ног валюсь от усталости, а он — хоть бы что... Смотришь на него, и невольно возникают в памяти слова из «Песенки фронтового шофера»:

Шли мы дни и ночи. Трудно было очень.
Но баранку не бросал шофер.

1953 год. Строительство Волго-Балта временно консервируется. А я волею судеб из строителя линии электропередачи превращаюсь в эксплуатационника. Опять совершенно новая специальность. Но ничего не поделаешь, — надо. Усвоив Правила эксплуатации и Правила техники безопасности, начал работать на линии, благоустраивать ее, доделывать жилье.

Так в течение трех лет я был оторван от основной своей работы строителя-гидротехника. А затем, летом 1956 года, пришлось осваивать еще одну специальность — промышленное строительство. Волгобалтстрою было поручено строить мастерские машинно-тракторных станций в окрестных районах. Мне поручили строительство в Андомской МТС.

Здесь, как и на других объектах, трудились прекрасные люди. Особенно же запомнились слесари Михаил Ищенко, Николай Шутов и Иван Чебаковский, которые в любое дело вносили задор и смекалку. Здесь получили специальность штукатура такие замечательные девушки, как Зоя Юршейс и Тося Кузнецова. Здесь же начали свою трудовую биографию демобилизованные из Советской Армии парни прославившейся на стройке бригады коммунистического труда Карла Юршейс.

Так прошло восемь лет. Это были годы закалки строителей для большой, основной работы на Волго-Балте.

В декабре 1957 года получаю назначение старшим производителем работ на строительстве первого шлюза, где летом начали выкачивать воду из котлована.

Должен сказать, что в геологическом отношении этот шлюз на Волго-Балте был самый тяжелый. Здесь очень высокий уровень грунтовых вод. Предстояло выполнить очень большой объем работ. Требовалось уложить более 100 тысяч кубометров бетона, произвести свыше двух миллионов кубометров земляных работ. Условия же были не из лучших. Недоставало техники. Если, скажем, на шестом шлюзе, где я работал последнее время, в разгар строительства было до полутора десятков кранов разных типов, то на первом шлюзе все бетонные, арматурные и монтажные работы выполнялись лишь тремя кранами.

Однако трудности состояли не только в этом. На строительстве шлюза за короткий срок сменилось пять руководителей. А что это значит, — пояснять не стоит. У каждого начальника свои порядки, свои взгляды на дела и на людей. Разумеется, это нашло свое отражение и на организации работ, и на дисциплине. Ко всему этому следует добавить, что большинство рабочих — новички в строительном деле. Надо было, что называется, на ходу учить людей и учиться самому. Да, и самому. А как же иначе? Старый

багаж надо пополнять изо дня в день. Жизнь настоятельно этого требует.

Трудно было? Еще бы!.. Теперь-то все это уже в прошлом. О том, как в суровых зимних условиях, в лютые морозы, когда дыхание захватывало, в пургу и в слякотные оттепели укладывали бетон и готовили котлован под нижнюю голову, рассказывать долго. Но как бы то ни было, с наступлением весны работы по шлюзу № 1 и водосбросу 31 развернулись полным ходом.

Шло время. Накапливался опыт и у командиров, и у рядовых строителей. А вместе с опытом нарастали и темпы работ на объекте. То, что казалось трудновыполнимым и даже совсем невыполнимым, становилось реальным. Не зря говорится: «Глаза боятся, а руки делают». Весь комплекс работ по гидроузлу был выполнен к концу 1960 года, а 17 мая 1961 года здесь уже прошли первые суда.

Что можно сказать о шлюзе № 1? Он не самый большой на Волго-Балте. Однако отечественная практика гидротехнического строительства еще не знала таких гигантских сооружений. Даже шлюзы Волго-Донского канала по своим размерам уступают ему. Первый шлюз, пожалуй, занял бы целый городской квартал. В его камере свободно размещаются несколько крупных судов. Недаром один этот шлюз заменил собою пять старых!

Весь колоссальный объем работ на шлюзе был выполнен руками советских людей в содружестве с техникой. Людей, которые, не считаясь ни со временем, ни с погодой, по две, а то и по три смены подряд, если это было нужно, возили бетон и укладывали его в блоки, монтировали арматуру, управляли кранами, работали на насосах, откачивали воду из котлована.

Как уже сказано, на строительстве шлюза было три крана. Два из них на гусеничном ходу. Машины, работавшие еще на Волго-Доне, были изрядно потрепаны. Вот на них-то и выполнили огромный объем работ крановщики-коммунисты Иван Васильевич Пузырный и Иван Никитич Парамонов со своими сменщиками Александром Орловым и Энгельсом Шиловым. При этом без единой аварии. Весь ремонт механизмов они делали буквально на ходу. В любое время дня и ночи, в мороз, дождь и слякоть работали на стройке эти скромные труженики.

А разве можно забыть, например, бульдозериста Михаила Романова! Он приехал на стройку юнцом, только что окончив ремесленное училище. Здесь стал механизатором, обладающим поистине золотыми руками. Более того, стал коммунистом. Не подсчитать, сколько кубометров грунта перевернул Михаил своим бульдозером.

А братья Евгений и Юрий Скворцовы! Эти молодые, здоровые, жизнерадостные парни пришли на стройку — первый, старший, после демобилизации из военно-морского флота, а второй по окончании десятилетки. На строительстве шлюза овладели специальностью электросварщика. Их умелыми руками изготовлены и смонтированы тысячи тонн армоконструкций. Под стать им и Виктор Нежмак. По специальности он шофер. А на стройке стал монтажником. Совместно с братьями Скворцовыми Виктор самозабвенно работал на монтаже арматуры, а когда потребовалось, сел на автокран и, работая иногда по две смены подряд, вытаскивал грунт из водопроводных галерей.

Осенью 1958 года после демобилизации из армии пришел к нам Николай Рыбин. Поначалу оформился на работу бетонщиком. Затем стал монтажником. А потом, что называется, походя освоил третью специальность и пересел на трактор. Безотказно трудился он на вывозке камня и бетона, дерна и грунта.

Много славных дел сделано на первом шлюзе искусными руками газосварщика Александра Овчинникова.

Да разве можно перечислить всех тех, кто своим самоотверженным трудом прославлял, да и ныне прославляет свою Родину на великой стройке! Их, этих правофланговых Волго-Балта, на кого равнялся коллектив строителей, сотни и сотни.

* * *

Итак, в мае 1961 года через первый шлюз прошли суда. Но сделано было только полдела. Предстояло еще выполнить большие работы по обратным засыпкам и планировкам, башням управления шлюзом, плотине и ГЭС № 31. Здесь мне пришлось работать до конца 1962 года, пока не был полностью подготовлен Вытегорский гидроузел.

Нашему управлению № 420 было поручено строить также Пахомовский гидроузел и шестой шлюз. Бывая в Пахомове, я с завистью смотрел с бровки в глубокий котлован: «Вот где настоящая-то работа! Как бы перебраться сюда...»

И желание сбылось. В последних числах декабря вызывает главный инженер Волгобалтстроя П. Д. Батунер и говорит:

— На первом шлюзе тебе больше делать нечего. Пойдешь строить шестой. Выезжай завтра — посмотри, познакомься, а с Нового года приступай к работе. Желаю успеха!

Не медля ни одного часа, поехал на шестой шлюз. Собственно шлюза, как мы все привыкли воспринимать его, в то время еще не было. Был вырыт котлован; на нескольких секциях днищевых блоков смонтирована арматура, а на нижней голове уложен бетон

в первый ярус и несколько блоков во второй. Под основание верхней головы вынимался грунт. Все это окружала целая деревня из разнокалиберных будок и обогревалок.

Морозное утро. Людей на площадке и в котловане почти не видно. А по спискам числится 550 человек. Мороз загнал строителей на обогрев...

Ответственнейший участок стройки лихорадило. А между тем предстояло выполнить большой объем работ. Только в котловане надо было вынуть 100 тысяч кубометров земли и уложить около 90 тысяч кубометров бетона. Срок же для возведения шлюза был определен самый что ни на есть уплотненный — семнадцать месяцев. Да иначе и нельзя.

Дело в том, что строительство других сооружений Волго-Балта началось на год-полтора раньше. Здесь же развертывание работ задержалось по ряду причин, одной из которых был пересмотр проекта всей системы Волго-Балта. И вот тогда надо было форсировать работы, чтобы построить шлюз одновременно со всеми сооружениями на канале — к навигации 1964 года. А шестой шлюз — самый сложный на северном склоне канала, он в полтора раза больше остальных. Было над чем задуматься! Собрал прорабов, мастеров. Познакомились. Большинство — молодые специалисты, только что окончившие вузы и техникумы, работают по первому году. Энергии у всех — хоть отбавляй, не занимать и теоретических знаний, а вот практики, опыта — нехватает.

Затем собрались бригадиры. Разговорились. Все в один голос заявляют:

— Простаиваем!

— Заработков нет!

А на вопрос: «Как выполняете план?» — молчат.

Договорились, что снабжение материалами и инструментами будет обеспечено. Дело за выполнением плана. Будет план — будут и заработки.

Начали мы с укрепления командных кадров низового звена — бригадиров. Каждый руководитель хорошо знает, что толковый, расторопный бригадир значит очень многое. Провели перестановку. К руководству многими бригадами пришли люди, которых я хорошо знал по работе на первом шлюзе.

Все бригады закрепили на определенных участках сооружения, сделали их комплексными. К примеру, одна бригада выполняет весь комплекс работ (монтаж арматуры, плит-оболочек, опалубку и укладку бетона) на нижней голове шлюза, вторая — все работы по верхней голове, третья — по камере и т. д. Бригады на

каждый месяц стали получать план работы, в котором ставились конкретные задачи. Таким образом, каждая бригада знала, что должна сделать за определенный период и что получит за выполненную работу. Ежедневно подводили итоги.

Все это не преминуло сказаться на делах, на темпах строительных работ. В январе, при жгучих, почти сорокаградусных морозах, удалось уложить 3200 кубометров бетона. Это был первый, пусть и небольшой успех. В дальнейшем из месяца в месяц выработка неуклонно поднималась, а летом стали укладывать, как правило, уже по 8,5—9,5 тысячи кубометров в месяц. С ростом выработки росли и заработки, поднималось и настроение у людей. Видя, как шлюз растет, они действовали более уверенно, с большим задором, с верой в свои силы.

Трудовая активность строителей шлюза с особой силой проявилась осенью 1963 года. По инициативе партийной организации нашего управления было организовано соревнование за право поднятия вымпела готовности сооружений Пахомовского гидроузла к навигации 1964 года. Это соревнование приобрело широкий размах и распространилось по всему Волгобалтстрою. Забегая вперед скажу, что почетное право поднять вымпел завоевал коллектив нашего прорабства.

Но каждому известно, что одного трудового энтузиазма еще недостаточно. Для ведения строительства шестого шлюза в сжатые сроки требовалась прочная материально-техническая база. В наше распоряжение были даны мощная техника, материальные ресурсы и хорошая вспомогательная база. На строительно-монтажных работах у нас использовалось до 15 кранов грузоподъемностью от 5 до 40 тонн. Каждая комплексная бригада располагала одним, а то и двумя кранами. Армоконструкции и сборный железобетон изготавливались на своем арматурном дворе. Весь монтаж производился только с колес, это прогрессивный метод.

Современный шлюз — сложное и очень ответственное сооружение, возводимое на века. Это уже предопределяет, что качество строительных работ должно быть безукоризненным. И надо сказать, что шестой шлюз сооружен не только в рекордно короткий срок, но и добротно.

Трудно даже просто перечислить имена тех, кто самозабвенно трудился на возведении шестого шлюза. Но о бригаде бетонщиков Михаила Никитина умолчать никак нельзя.

Поздней осенью 1962 года на стройку приехала большая группа демобилизованных воинов Советской Армии. Среди них и эти двенадцать парней, рослых, статных, как на подбор. Их направили на шестой шлюз, где была крайняя нужда в бетонщиках. Дело

для ребят новое. Но новое всегда интереснее, и ребята с жаром взялись за освоение профессии.

С первых же дней они убедились, что работа — не легкая. Каждая лопата серой массы бетона имеет приличный вес, а самое главное — с бетоном нужно обращаться только на «Вы». За небрежное обращение он платит большими неприятностями. Не проработаешь бетон как следует, — неизбежны раковины, а в конечном результате — фильтрация и течь. Не перекроешь вовремя нижележащий слой свежим — образуются швы, которые после снятия опалубки заметны каждому, даже неискушенному человеку.

А насколько тяжело и сложно укладывать бетон зимой, при 30—35-градусном морозе! Нужно сохранить в блоке тепло, перекрывать всю поверхность блока послойно. А машины идут и идут одна за другой. И так на протяжении всей смены...

Бригадиром ребята сами избрали Михаила Никитина. Это рослый, стройный и красивый парень, на редкость скромный и неразговорчивый. И характер у него — кремень. С первых дней он установил в бригаде строгий порядок.

На первых порах ребятам приходилось трудно. Силы и энергия плещут через край, а опыта — никакого. Поэтому, конечно, и заработки были не ахти. Кой-кто из ребят нос повесил. Как-то подходит бригадир Никитин и говорит:

— Петр Леонтьевич, ребята обижаются на заработки. Некоторые собираются брать расчет.

Что ему ответишь?

— Это же дело временное, Михаил, — успокаиваю его. — Все наладится, войдет в свою колею. Нельзя решать сгоряча. Будет опыт, — будут и заработки. Ну, а мы помогать будем.

Со временем все наладилось. Вскоре о бригаде Михаила Никитина заговорили на стройке. Через ее руки прошел почти весь бетон на шестом шлюзе. Качество работы — отличное.

Говоря о бригаде Михаила Никитина, невольно вспоминаешь такой случай.

В один из дней не удалось закончить большой, ответственный блок в верхней голове шлюза, а назавтра — воскресенье и к тому же еще и День строителя. Приезжаю на шлюз, а там только один мастер Зуев, да и тот после ночной смены спит на блоке. Бригада Никитина, работавшая в ночную, только что ушла отдыхать. Дневной смены нет, — выходной... Что делать? Еду в общежитие. Никитинцы только что помылись, завтракают. Жалко их, но ничего иного не придумаешь. Говорю:

— Братцы, кроме вас никто не выручит. Все на празднике, а «штрабить» блок, сами знаете, нельзя...

Ребята без слов надевают спецовки, садятся в машину и едут на шлюз. Крепко выручили.

Вот она какая бригада бетонщиков коммуниста Михаила Никитина! Не зря ей присвоено почетное звание коллектива коммунистического труда.

Бетон подавался в блоки кранами. Эти сложные машины бесперебойно работали сутками. Они не подводили нас. Это главным образом благодаря стараниям комсомольского вожака молодого коммуниста Алексея Мельника. Когда случалась какая-нибудь заминка, неисправность механизма, Алексей разобьется, а сделает все, чтобы кран был снова на ходу.

Всю огромную массу бетона, исчисляемую многими десятками тысяч кубометров, перевезла на шлюз на восьми самосвалах бригада шоферов во главе с Александром Русановым. Разве можно забыть Русанова! Этот плотный крепыш не давал в обиду ни себя, ни своих дружков. Зато уж если что-то не ладится, всех поднимет на ноги и не успокоится до тех пор, пока все не войдет в норму.

А экскаваторщики Иван Савинков и Геннадий Заломов! Они нередко также по две-три смены подряд грузили грунт на машины, подавали бетон, монтировали арматуру. В общем, мастера на все руки!

Волго-Балт строила молодежь. Многие молодые специалисты, только что покинувшие школьную скамью, здесь впервые приобщились к производству, к жизни, прошли большую выучку, приобрели богатейший опыт, полюбили нелегкую профессию гидростроителя и стали прекрасными командирами производства.

Теперь строительство Волго-Балта уже пройденный этап. Перед каждым из нас простираются пути на другие стройки.

И все-таки, честно говоря, жалко расставаться с Волго-Балтом, к которому прикипел всем сердцем. За пятнадцать лет я прошел здесь замечательную школу жизни и производства, еще и еще раз своими глазами увидел, на какие поистине сказочные дела способен наш советский человек, вдохновляемый партией великого Ленина и ее грандиозной программой построения коммунизма.



Такая надпись была начертана на бетонных плитах третьего шлюза.



ГОД 1964

27 МАЯ. Грузотеплоход «Терек» вышел из Ленинграда в первый рейс на Москву. В его трюмах — станки, аппаратура, резиновые покрышки и другие изделия ленинградской промышленности. Вслед за «Тереком» отправились в дальние рейсы еще десять теплоходов такого же типа.

28 МАЯ. В 8 часов начался съем последней перемычки, отделяющий северный склон Волго-Балтийского пути от Череповецкого водохранилища. Проран в перемычке поручалось осуществить бульдозеристам Д. Боровских и В. Прыгову. В 11 часов 30 минут воды Белого озера, повернув вспять реку Ковжу, пошли к шестому шлюзу.

29 МАЯ. Рано утром гидростроители открыли клинкеты на верхних воротах шестого шлюза. Начался сброс воды в Новинкинское водохранилище.

30 МАЯ. Под напор поставлен последний незатопленный пятый шлюз. На трассе Волго-Балта наступили горячие предпусковые дни. Строители усердно трудятся на отработке откосов плотины и отделке банкета.

— Проведено пробное холостое шлюзование на всех шлюзах. Гидростроители с тревогой наблюдали, как будут действовать механизмы под нагрузкой, но их волнения напрасны. Все в порядке!

31 МАЯ. В Волоковом мосту встретились и работают два землесоса «Волжский-472» и «Северо-Западная-25». Одно из этих судов волжское, другое ленинградское. Они разбирают последнюю перемычку на канале.

МАЙ. Закончился учебный год в сети политпросвещения. На строительных объектах Волго-Балта работали 8 семинаров, 10 кружков по изучению экономики строительства и 12 школ опыта коммунистического труда. Экономической учебой были охвачены основная часть инженерно-технического состава, начальники земснарядов, передовики производства. Сотни строителей занимались в кружках истории КПСС и текущей политики.

1 ИЮНЯ. На Волго-Балт приехала труппа артистов Ленинградского цирка.

4 ИЮНЯ. Через шлюзы нового канала прошли «свои» суда — землесосы, землечерпалки, земснаряды, расчищавшие фарватер. Из Куйбышева сообщили, что по направлению к Волго-Балту идет крупнотоннажный танкер «Байкал».

5 ИЮНЯ. Началось шлюзование судов по широкой водной лестнице Волго-Балта. В восемь часов утра был отдан приказ: «Опустить эксплуатационные ворота!» В камеру шестого шлюза вошли танкеры «ТН-02», «ТН6-302» и три рыболовецких судна — «ПТС-57», «ПТС-54» и «ПТС-65», прибывшие со стороны Череповца. Все механизмы шлюза сработали хорошо. Когда эти суда вышли на просторы Новинкинского водохранилища и приближались к причалу пятого шлюза, навстречу

им двигался караван самоходных барж. Вечером шесть грузовых судов, завоевавших в соревновании право первыми пройти по Волго-Балту (флагман «Терек», «Волгома», «Ленинград», «Оять», «Истра» и «Иртыш»), миновали 3, 4, 5 и 6 шлюзы и взяли курс на Москву, Астрахань, Волгоград и Ростов-на-Дону. Водная магистраль действует!

6 ИЮНЯ. В решающие дни, когда гидростроители держат серьезный экзамен, передовые люди Волго-Балта вступают в Коммунистическую партию. Приняты в ряды КПСС бригадир коллектива коммунистического труда шофер А. В. Русанов, машинист экскаватора комсомолец А. М. Кучеренко, электрик шестого шлюза Н. Н. Карпенко и др.

— Подведены итоги пройденного трудового пути по возведению гидросооружений Волго-Балта. Право поднятия вымпела готовности к пропуску судов через шестой шлюз заслужил коллектив прорабства, возглавляемый старшим прорабом П. Л. Пироговским.

7 ИЮНЯ. В тот солнечный июньский день в Вытегре проведен праздник труда. В городском клубе собрались те, кто трудом своим сотворил дивное диво — гигантские шлюзы, плотины, гидроэлектростанции, каналы. Много теплых слов было сказано в адрес гидростроителей. После официальной части состоялся концерт художественной самодеятельности.

— Вышел объединенный номер газет «Волга» (Астрахань), «Молот» (Ростов-на-Дону), «Волгоградская правда» (Волгоград), «Волжская коммуна» (Куйбышев), «Горьковская правда» (Горький), «Северный рабочий» (Ярославль), «Красный Север» (Вологда). На страницах этих газет рассказывается о том, как строился Волго-Балтийский путь.

8 ИЮНЯ. В праздничный наряд одет шестой шлюз. На башнях управления развеваются разноцветные флаги. Гидростроители собрались на митинг, посвященный завершению работ. После выступления начальника стройуправления № 420 И. М. Нагорных раздается команда: «Вымпел готовности гидроузла к пропуску судов поднять!» Под аплодисменты участников митинга П. Л. Пироговский подходит к тридцатиметровой мачте. В воздух взмывает голубой вымпел. На нем отчетливо выделяются слова: «Шестой шлюз готов к пропуску судов».

10 ИЮНЯ. Экипаж теплохода «Балтийский-10», первым доставивший мурманскую руду в Череповец, побывал на Череповецком металлургическом заводе. Речники познакомились с трудом металлургов и рассказали им о своем рейсе.

11 ИЮНЯ. Министерство речного флота поздравило коллектив строителей Волго-Балта с большой трудовой победой — открытием сквозного движения транспортного флота по Волго-Балтийскому водному пути.

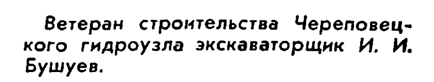
12 ИЮНЯ. Грузовой теплоход «Иловля», зимовавший в Череповце, возвратился по новому водному пути в Ленинград.

14 ИЮНЯ. Северо-Западное речное пароходство получило шесть новых большегрузных теплоходов «Волго-Балт» грузоподъемностью по 2700 тонн, построенных в Астрахани. На них доставляется железорудный концентрат из Кандалакши в Череповец.

15 ИЮНЯ. В связи с завершением основных строительно-монтажных работ и началом судоходства по Волго-Балтийскому водному пути Череповецкий горком КПСС и горисполком от имени трудящихся города прислали приветственный адрес, в котором горячо поздравляли коллектив Волгобалтстроя с трудовой победой.

«Советский народ, — говорится в приветствии, — никогда не забудет трудового подвига волгобалтстроевцев, покоривших суровую северную природу и изменивших лицо нашего края, прочно и навсегда связавших порты Балтийского, Белого, Каспийского, Азовского и Черного морей».





Ветеран строительства Череповецкого гидроузла экскаваторщик И. И. Бушуев.



Анатолий ЩЕРБАНЬ, газоэлектросварщик стройуправления № 421.

24 ИЮНЯ. В газете «Строитель Волго-Балта» опубликовано письмо руководства, парткома и объединенного постройкома Волгобалтстроя в адрес Череповецкого горкома КПСС и горисполкома. От имени строителей Волго-Балта в этом письме выражается благодарность трудящимся Череповца за активное участие в сооружении Череповецкого гидроузла.

28 ИЮНЯ. Теплоход «Красногвардеец» открыл новую пассажирскую линию Ленинград—Ярославль.

ИЮНЬ. В первой партии судов, прошедших по новой трассе Волго-Балтийского пути, был теплоход «Советский журналист». С группой корреспондентов ТАСС, АПН и центральных газет он совершил переход от берегов Балтики до Черного моря.

1 ИЮЛЯ. Новый глубоководный путь позволил речникам открыть туристскую линию Москва—Ленинград — Москва. Начал курсировать трехпалубный теплоход «Багратион». Путь его лежит по Неве, Ладожскому озеру, реке Свири, Онежскому озеру, рекам Вытегре и Ковже, Череповецкому и Рыбинскому водохранилищам, а затем по Волге и каналу имени Москвы. Общая протяженность этого маршрута в оба конца более 2500 километров.

7 ИЮЛЯ. Исполнился месяц с начала регулярного движения транзитных судов по Волго-Балтийскому водному пути. За это время через его шлюзы прошло в обоих направлениях свыше 1000 судов. Июньский план грузоперевозок значительно перевыполнен. С Волги, Камы, Невы, Белого моря и Онежского озера в судах по каналу доставлены первые 800 тысяч тонн народнохозяйственных грузов.

8 ИЮЛЯ. В Вытегру прибыл теплоход «Алтай», совершающий рейс по Волго-Балту. На его борту — более трехсот туристов. Они осмотрели экспозиции краеведческого музея, ознакомились с историческими местами, связанными с пребыванием в Прионежье Петра I, побывали на одном из шлюзов старой Мариинки. Вытегра становится местом паломничества туристов.

11 ИЮЛЯ. Для приемки в постоянную эксплуатацию Волго-Балтийского канала Совет Министров СССР создал правительственную комиссию под председательством заместителя председателя Совета Министров РСФСР И. Е. Воронова.

12 ИЮЛЯ. В день 40-летия присвоения комсомолу имени Владимира Ильича Ленина в Вытегре состоялся большой праздник молодежи. На торжественном собрании, посвященном этой знаменательной дате, молодые волгобалтстроевцы рапортовали Родине об открытии Волго-Балтийского водного пути.

12 ИЮЛЯ. В Вытегру прибыл агиттеплоход «Ленинградец». На борту его— коллектив художественной самодеятельности Ленинградского института театра, музыки и кинематографии.

18 ИЮЛЯ. На Волго-Балт прибыла бригада «Правды» в составе А. Безыменского, М. Дудина, В. Мослякова, С. Орлова, В. Самойлова, В. Сорокина. Совершив путешествие по трассе нового канала, правдисты опубликовали на страницах «Правды» путевые очерки.

21 ИЮЛЯ. В центральной и местной печати опубликовано сообщение «В Совете Министров СССР» об окончании строительства Волго-Балтийского водного пути.

ИЮЛЬ. Коммунисты строительных управлений и других подразделений Волго-Балта обсудили на партийных собраниях вопрос о задачах по обеспечению выполнения плана капитального строительства и бла-

гоустройства на трассе канала в 1964—1965 годах.

8 АВГУСТА. Трудовыми подарками встретили День строителя экипажи экскаваторов В. Н. Николаева и П. И. Якименко, В. Е. Орина и А. П. Варжунтович. В июле на третьем шлюзе вынуто 40 тысяч кубометров грунта. Месячное задание выполнено на триста процентов. Славно трудятся также бульдозеристы В. К. Соколов, К. А. Мицкевич, Н. С. Клочков, Н. С. Старшинов, Н. В. Миронов и др.

9 АВГУСТА. Вологодский обком КПСС и облисполком поздравили коллектив Волгобалтстроя с праздником — Днем строителя.

«Выполняя работы на одной из крупнейших строек семилетки, — говорится в приветствии, — строители Волго-Балтийского водного пути в текущем году добились новых трудовых успехов. План строительно-монтажных работ за 7 месяцев выполнен на 106 процентов. В июне в трудных природных условиях открыто сквозное движение большегрузных судов по всей трассе канала».

— В ознаменование Дня строителя занесены в Книгу почета и на Доску почета лучшие из лучших гидростроителей. Среди удостоенных этой высокой чести — бригадир плотников СУ-419 А. П. Беляев, машинист бульдозера В. П. Виноградов, машинист автокрана Ю. Н. Волков, бетонщик СУ-418 Н. Г. Кондратьев, крановщик К. А. Мицкевич, шоферы И. И. Поликарпов, А. В. Русанов, Е. А. Сенюхов, бригадир комплексной бригады Ю. Е. Накул, штукатуры А. И. Ушаков, Г. А. Чернявская, электромонтер А. И. Лушковский и другие.

— На строительство Волго-Балта прибыла правительственная комиссия по приемке гидросооружений в постоянную эксплуатацию.

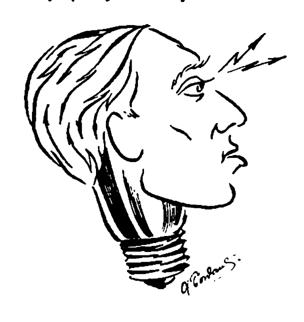
14 АВГУСТА. Земкараван «Ирбен» — ветеран строительства Волго-Балта. Он рыл котлован первого шлюза, углублял реки Вытегру и Ковжу, работал на строительстве Череповецкого гидроузла. Перевыполнив июльское задание почти в полтора раза, передовики ударной стройки выступили инициаторами соревнования за достойную встречу 47-й годовщины Октября.

16 АВГУСТА. Волго-Балт живет большой трудовой жизнью. Строители прилагают усилия к тому, чтобы досрочно подготовить все объекты к сдаче правительственной комиссии. Многие бригады рапортуют: задание выполнено! В газете «Красный Север» публикуется сообщение о завершении работ по камерам пятого и шестого шлюзов, на четырнадцатой плотине и сто тридцатой дамбе.

18 АВГУСТА. В кинотеатре «Волго-Балт» состоялся общественный просмотр документального фильма «Было их тридцать восемь», созданного коллективом Ленинградской студии кинохроники. В нем рассказывается об истории Мариинской водной системы. Строители, речники и общественность города тепло встретили фильм о Мариинке.

ДРУЖЕСКИЕ ШАРЖИ

И. ВОЙНШТОКУ —
прорабу электромонтажа.



Иосиф Войншток
Наш главэлектроток.
Шесть тысяч вольт
Он покорял не раз
И покорит еще,
Коль дан приказ.

* * *

В. ТУТЕЛЬЯНУ —
начальнику автоколонны.



Он за баранкой
не сидел,
Но от баранки
«поседел».

Коллектив студии продолжает работать на трассе канала. Ведутся съемки второй части фильма — о Волго-Балте и его людях. На проходившем в Ленинграде Всесоюзном кинофестивале фильм «Было их тридцать восемь» удостоен первой премии, а создатели его награждены дипломами лауреатов конкурса.

19 АВГУСТА. На совместном заседании объединенного постройкома, партийного комитета, руководства Волгобалтстроя и комитета ВЛКСМ подведены окончательные итоги соревнования за право поднятия вымпела готовности сооружений Волго-Балта к сдаче в постоянную эксплуатацию. Это право заслужили: специализированное управление № 478 (начальник тов. Вавилов, секретарь парторганизации тов. Широковский, председатель постройкома тов. Черепов), строительное управление № 420 (начальник тов. Нагорных, секретарь парторганизации тов. Скалецкий, председатель постройкома тов. Михайлов), прорабство шестого шлюза (старший прораб тов. Пироговский) и бригада бетонщиков (бригадир Михаил Никитин).

20 АВГУСТА. Коллектив специализированного управления № 478 завершил дноуглубительные работы на экватории нижних складов Баботозерского, Рубежского и Алмозерского рейдов.

21 АВГУСТА. Состоялось очередное заседание правительственной комиссии по приемке сооружений Волго-Балта. Заслушаны доклады председателей секций, а также информации начальников стройуправлений тт. Нагорных, Трахтмана и Рубана. Члены комиссии дали высокую оценку сооружениям Волго-Балта.

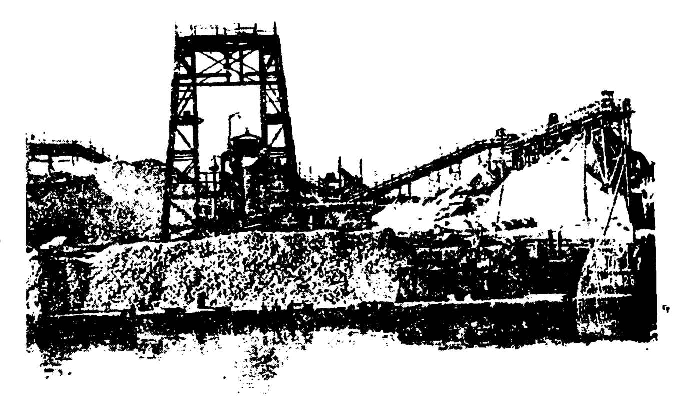
23 АВГУСТА. Группе молодых строителей Волго-Балта, добившихся наилучших показателей в труде, вручены нагрудные знаки ЦК ВЛКСМ «Молодому передовику производства». Этой награды удостоены шоферы Михаил Прокопьев и Владимир Веревкин, рабочий стройуправления № 421 Алексей Борисенко и другие. Многим передовикам стройки вручены Почетные грамоты.

25 АВГУСТА. К шестому шлюзу Волго-Балтийского канала подошел первый волжский великан — теплоход-пятитысячник «Волго-Дон-7». Загрузив свои трюмы баскунчакской солью в гор. Владимировке Астраханской области, он взял курс на Ленинград. Опытный рейс показал, что по Волго-Балту с успехом могут проходить суда грузоподъемностью 5000 тонн.

26 АВГУСТА. В Вытегру прибыл теплоход «Выставка». На этом необычном судне — филиале ВДНХ, открыта выставка «Речной флот РСФСР». Волгобалтстроевцы с интересом знакомились с многочисленными экспонатами—моделями грузовых и пассажирских судов, радионавигационным оборудованием, судовой радиостанцией и т. д. Большое место на выставке занимали стенды о строительстве Волго-Балта. Для посетителей в кинозале демонстрировались новые технические и документальные фильмы. Теплоход «Выставка» из Вытегры отправился по трассе Волго-Балтийского пути.

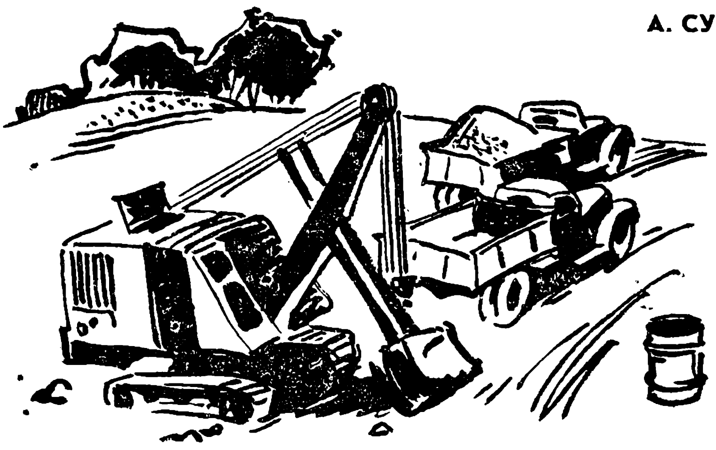
30 АВГУСТА. В газете «Строитель Волго-Балта» сообщается о том, что коллектив мехколонны № 38 завершил основные объемы работ на Волго-Балте. Автомобилисты получили задание — строить Московскую окружную железную дорогу. Большая часть водителей машин выехала к новому месту работы.

1 СЕНТЯБРЯ. Завершено строительство пассажирского павильона у паромной переправы через Волго-Балтийский канал в Волоковом Мосту.



На берегу Череповецкого водохранилища в местечке Коврижино выросло большое предприятие—обогатительная фабрика строительных материалов.

А. СУШИНОВ



ЕСТЬ ТАКИЕ ПАРНИ

СЕКРЕТАРЬ парткома Волгобалтстроя Василий Иванович Логинов, перебрав на память десятки фамилий лучших людей стройки, предложил:

— Познакомьтесь с Сашей Русановым. Бригадир шоферов, комсомольский вожак автоколонны, прекрасно поработал на шестом шлюзе. Недавно в кандидаты партии приняли. В общем, стоющий парень...

...И вот я, стараясь не мешать водителю орудовать рычагами, сижу с ним в кабине самосвала. С утра до вечера пропыленный, грохочущий «ЗИЛ» под номером «82-80» мотает километры от Медвежьей горы до шестого шлюза и обратно. Теперь уже былой «Медвежки», что высилась за лесным поселком Белый Ручей, нет. Клыкастые ковши экскаваторов переложили гору в бесконечно снующие самосвалы. «Медвежка» превратилась в дамбы, дороги, легла камнем и гравийной массой на пологие берега канала.

Мимо нас с дизельным ревом проносятся могучие МАЗы с изображением никелированных зубров на капотах. За стеклом кабин молодые лица. Я смотрю на крепкие руки Русанова, спокойно лежащие на штурвале. Саша голубоглаз, круглолиц и разговорчив. У него приятная открытая улыбка.

Над ветровым стеклом кабины прикреплена любительская фотография большеглазой, задумчивой, светловолосой девушки. Саша, заметив мое любопытство, доверительно сказал:

— Галочка, жена моя.

Имя жены он произносит с мягким южным выговором — уважительно, тепло.

— Любовь у нас длинная, можно книгу написать. Еще до армии встретил я в своем городе Галочку Дорохову. Вначале с ее подружкой дружил, а потом и влюбились друг в друга. Дня без встречи не пройдет. Полюбил я Галочку, можно сказать, здорово. А потом служить ушел. Каждый день армейский почтальон письма носит. И я в долгу не остаюсь. Выпала свободная минута — тоже за письма-ответы сажусь. Все три года переписывались. Письма до сих пор храним, целая коллекция наберется.

Демобилизовался, приехал домой. Узнал о Волго-Балте. Уехал на стройку со знакомыми ребятами. Через день да каждый день идут весточки от Галочки. И пишет она мне однажды: «До каких же пор у нас будет бумажная волокита?» Отвечаю ей: «Приезжай, Галочка, на стройку, и тебе здесь дела хватит».

Приехала в Вытегру и устроилась на Пахомовский бетонный завод учетчицей. Бывало, зимой замерзнет вся, таких морозов у нас в Курске нет, но на судьбу не жаловалась. Еще год здесь дружили, друг друга узнавали, а в прошлом году поженились. А в апреле у нас сын родился.

В бригаде Русанова только двое женатых. Сам бригадир да Виктор Судаков. Остальные — холостяки. Правда, дело, видимо, к свадьбе идет у Вани Зырянова. В последнее время он на линию выезжает в белоснежной рубашке, и в кабине с ним часто можно увидеть юное личико официантки из поселковой столовой.

— Два дела сразу делаешь: и камень возишь, и любовь крутишь, — подшучивают товарищи.

— Уметь надо! — добродушно отбивается Ваня.

После рабочего дня мы идем с Русановым в его комнатку в поселке Новинки. Галя с сыном уехала в отпуск, к родителям. Летние вечера длинные, и мы с ним до полночи разговариваем.

...После службы в армии Саша вернулся в свой родной город Губкин. Город этот молодой, строящийся, и дел в нем хватало. Однажды, придя домой, Саша развернул областную молодежную газету «Ленинская смена» и прочитал, что на севере страны сооружается Волго-Балтийский путь. Газета обращалась к молодежи с призывом поехать на стройку, где нужны молодые руки. Решение ехать пришло сразу. Поговорил Саша с родителями.

— Твое дело. Хочешь — поезжай...

Когда заявление о расчете легло на стол начальника Губкинской автоколонны, то он немало удивился. Русанов — лучший шофер в коллективе, хорошо зарабатывает, каждый месяц премии. Чего ему нужно в дальних краях?

— Не советую туда ехать, за всеми деньгами не угонишься...

— Плохо вы о людях думаете, — сказал Саша и вышел из кабинета.

...Так вот ты какая, Вытегра! Саша Русанов и его товарищи с интересом знакомились с городом. Места новые, озерные, лесные. Стройка поражала своим размахом.

— Есть где приложить молодые силы, — говорили вновь приехавшим в комитете комсомола Волго-Балта.

Третья автобаза. Группа шоферов, а в их числе и Саша Русанов, получает самосвалы. Глядя на этих безусых парней, бригадир автобазы Максимов не без иронии сказал:

— Ухлопают машины эти добровольцы-комсомольцы. Зелены больно...

Ничего не ответил тогда Русанов, а про себя подумал: «Подожди, мы еще покажем, кто на что способен».

Первый выезд на линию. Шестой шлюз. Саша Русанов и его товарищи, подогнав самосвалы, смотрели, как в огромном котловане копошились люди. Утонувший в весенней грязи трехкубовый экскаватор ждал машин.

— Вот здесь и будете работать, — мимоходом бросил начальник автобазы Тутульян и уехал.

С неба сыпал не то дождь, не то снег, и день был серым, скучным. Некоторые из ребят скребли в затылках, приговаривая:

— Д-да, братцы, попали в страну Лимонию, ничего не скажешь.

Неуютными показались Русанову и нахохлившиеся кругом на взгорьях леса, и мутное небо. Удручала рыжая глина, которая пудовыми комьями липла на сапоги.

Бригаде Русанова было поручено отвозить грунт в отвал. С утра до позднего вечера, буксуя в хляби, гудели самосвалы. Подготовительные работы к бетонированию шлюза требовали темпов, высоких темпов. По 12—14 часов ребята не выпускали из рук штурвалы машин. Иного выхода не было. Шоферов не хватало.

Несколько месяцев бригада Русанова возила грунт в отвал.

— Надоел нам этот отвал до чертиков, — вспоминал Саша. — Некоторые из ребят откровенно роптали, а несколько человек даже уехало со стройки.

Но в эти дни шло становление бригады. Создавался коллектив. На место ушедших приехали харьковские комсомольцы Иван Прокопов, Миша Заремба, Николай Ткач. Сменщиком Русанова стал его земляк Виктор Судаков — заядлый фотолюбитель. Он умудрялся делать даже цветные фотографии.

Когда с грунтом и отвалом было покончено, бригада Русанова стала возить бетон. Большой бетон! Словно преобразились ребята, когда в тело шлюза были вложены первые кубометры этой серой, вяжущей массы. Началось настоящее трудовое соперничество: кто больше всех вывезет бетона? Однажды Александр Русанов за смену сделал 38 рейсов. Это был рекорд. Но Иван Гнедой «переплюнул», как говорится, вожака бригады и сделал на следующий день 40 рейсов. Но и эта цифра недолго красовалась на вывешенной «молнии». Николай Кочетов пошел дальше: сделал 42 рейса.

— Молодцы, русановцы! — заговорили на стройке.

Подъезд к блокам представлял из себя весной и осенью сплошное месиво жидкой грязи. Вода заливала моторы, самосвалы глохли. И хотя этот злополучный участок был не более ста метров, он приносил бригаде немало бед. Нужно было что-то делать. А что? Над этим часто думал бригадир. Засыпка песком размытой дороги ни к чему не привела. Через несколько рейсов вода выступала опять. Здесь властвовали подземные воды-грифоны.

Тогда Русанов предложил Ивану Гнедому буксировать подошедшие с бетоном машины через эту непролазную грязь.

— Правильно, — согласился Гнедой. — Как мы раньше не додумались...

Большой бетон! Строителям хорошо знакомы эти полные смысла слова. Бетон должен идти беспрерывным потоком. А сделать это было нелегко. Ребята сутками не вылезали из кабин. Если у кого ломалась машина, сразу же будили сменщика, и он выезжал на шлюз. От автобазы до поселка Новинки несколько километров. Удаленность мешала иногда срочно приступить к работе, и бригаде Русанова, в виде исключения, разрешили ставить самосвалы у общежития.

Особенно трудно приходилось в зимнюю стужу. Бетон на морозе быстро схватывало. Чтобы не было брака, ребята отдыхали только лишь в ожидании погрузки у бетонного завода.

На стройке в это время гремела бригада шоферов Владимира Лущика. О ней много писали в газетах, и русановцы однажды заявили:

— Все Лущик, да Лущик, а чем мы хуже? Потягаемся с его бригадой. Не боги же горшки обжигают...



Александр РУСАНОВ.

В бригаде родился железный закон: ни один шофер не уедет с линии до тех пор, пока не будет завершен очередной блок.

Дело пошло. Медленно, но верно, из месяца в месяц росли показатели. Велико было желание опередить бригаду Владимира Лущика. Оно «подстегивало» шоферскую семью. При подведении итогов стало известно, что русановцы выполнили месячное задание на 205 процентов. Саша поинтересовался, а каковы результаты у Лущика. Из автоколонны ответили:

— Около 190 процентов.

Победа, большая победа. Она ободряла, звала вперед.

Авторитет бригады Русанова рос и мужал в трудностях и неудачах, радостях и успехах. Всякое было, когда шел большой бетон. Однажды бригада с утра загрузила машины. Бетоновозы

пришли к шлюзу и оказалось, что электрокабель крана порван. Четыре часа стояли самосвалы в ожидании разгрузки. Терпение у Русанова лопнуло.

— Почему это мы должны стоять, когда дел на стройке по горло, — говорил он начальнику СУ-420 Ивану Михайловичу Нагорных.

— Спросите у мастеров,—ответил Нагорных.

Мастера ссылались на электриков, а время шло. В тот же день Русанов пришел в штаб «Комсомольского прожектора». На огромном листе бумаги художник нарисовал карикатуру, где были изображены руководители строительного управления. Они держали на привязи пять самосвалов. И это проняло. Простои были ликвидированы.

Не все шло гладко вначале и в коллективе бригады. Большинство шоферов были работящие люди, но попадались рвачи и пьяницы. С такими пришлось немало повозиться.

В бригаде с первого дня работал Анатолий Кузнецов. Саша Русанов сразу заметил, что парень избалован, любит приложиться к рюмке, хотя машину водил отлично. Как-то в разгар рабочего дня начальник автоколонны Янчук увидел Русанова:

— Кузнецов опять запьянствовал.

— Где?

— У себя в общежитии.

Бригадир быстро приехал в Новинки. В сизом табачном дыму, за столом неприбранной комнаты сидели собутыльники. Кузнецов, как оратор, что-то доказывал приятелям, жестикулируя руками. Подогретые вином дружки недовольно посмотрели на бригадира.

— Анатолий, выйди в коридор, — спокойно сказал Русанов.

— Никуда я не пойду, и катись ты... Сам знаешь куда...

— Нет, ты выйдешь отсюда.

— Не выйду, и ты меня не трогай...

Саша видел, что с пьяным человеком разговаривать бесполезно. На другой же день собрание бригады решило просить начальство перевести Кузнецова в слесари сроком на месяц.

— Я тебе сделаю, что век помнить будешь, — постращал тогда Кузнецов бригадира. — Не становись поперек дороги...

Шли дни. Никто не вспоминал об этом случае. Но свою угрозу Кузнецов все-таки осуществил. В мастерской, тайком, он приварил электросваркой к металлическому угольнику толстые гвозди. И вот этот «еж» был несколько раз подброшен под колеса самосвала бригадира. Однажды получился прокол сразу трех скатов. За это можно было судить, но Саша даже постарался не обратить внимание на откровенную подлость бывшего члена бригады. Он верил,

что из Кузнецова можно сделать человека. И это задело беспутного шофера, удивило и заставило смотреть на вещи другими глазами.

— Я все понял, Саша, и теперь жалею, что таким негодяем по отношению к тебе и бригаде был, — сказал Кузнецов. — Если поедешь на другую стройку — приглашай и меня. С вашей бригадой я хоть в огонь и в воду...

Немало повозился бригадир и с Николаем Кочетовым. На стройку он пришел из армии, дело свое знал. Но ребята заметили, что Кочетова волнуют не интересы бригады, а свои. Когда для завершения бетонирования пятого блока нужно было привезти 35 машин бетона, Русанов сказал:

— Хотя смена закончена, но все мы должны сделать еще по пять рейсов.

— А я не поеду, — отказался Кочетов.

— Почему?

— По такой дороге пусть дядя бетон возит...

Слова убеждения не помогли. Тогда Русанов предупредил вахтеров, чтобы они не пропускали машину Кочетова к другим блокам. Приедет к одному, другому — не пускают. Помыкался, помыкался да и вернулся.

— Вот так-то верней, — без укора сказал бригадир. — Давай сваливай...

Кочетов виновато признал свои выкрутасы и больше с ним таких историй не было.

Когда я беседовал с Русановым, он сказал:

— Все ребята в бригаде отличные. Но особенно хорошо трудился Иван Гнедой. Душа, а не человек. Любому поможет. Заболел товарищ — Ваня отработает за него ночь, хотя целый день сам крутил баранку.

А Виктор Судаков? Этот добродушный крепыш видел, что шоферов на стройке не хватало. Некоторые, не выдержав темпа и нагрузки, уезжали. Чтобы заменить ушедших, нужно было учить людей. В армии Виктор преподавал водительское дело. Но армия и стройка — разные вещи. Солдату все равно, где нести службу. А тут? Если уйти с машины и организовать курсы, — значит потерять в заработке. Да и бригаду покидать не хотелось. Но Виктор понимал, что он должен все-таки пренебречь личными интересами.

— Я могу вести курсы шоферов, — сказал он Русанову. — Договаривайся в управлении...

Бригадир одобрил решение водителя, и вскоре курсы начали работу. Длинными зимними вечерами землекопы и разнорабочие изучали автомобиль, правила движения. Три выпуска шоферов

сделал Виктор. Восемьдесят пять человек получили водительские права. Пока Виктор Судаков учил людей, Русанов работал за своего сменщика.

На бетонировании шестого шлюза отлично потрудились Иван Прокопов, Михаил Заремба, Николай Ткач. Все они стали ударниками коммунистического труда. Однажды, встретив бригадира автоколонны Максимова, Русанов вспомнил обидную реплику при получении самосвала.

— Алексей, помнишь, как ты говорил про нас, что мы за месяц побьем машины.

Максимов, конечно, это помнил.

— Ошибся я тогда, — ответил он Русанову. — Бывает...

...Мы с Русановым стоим у бетонного парапета шестого шлюза. Летний ветер вихрит Сашины волосы. Взгляд шофера задумчив, с грустинкой. О чем он думает? Может быть, о том, что сделал за эти три бурные года на стройке, а, может быть, о своих друзьях, которые уже уезжают с Волго-Балта.

— Что ты будешь делать, когда все работы будут завершены? — спрашиваю бригадира.

— Мечтаю попасть на строительство Саянско-Шушенской ГЭС, на Енисей. Там начинаются большие дела. Люблю новые места, новые заботы, новые дали. Вот туда и решил ехать. Заявление в комитет комсомола уже подал.

Успеха тебе, Александр, хороший русский человек!





Иван ГНЕДОЙ, один из лучших шоферов комсомольско-молодежной бригады А. Русанова.

ВОЛГО-БАЛТ

ГОД 1964

2 СЕНТЯБРЯ. Строители Волго-Балта и жители гор. Вытегры пришли на первый шлюз встречать теплоход «Балтийский-18», завершающий беспримерный рейс по маршруту Мурманск — Баку — Мурманск. Свыше пяти тысяч километров коллектив этого теплохода преодолел за 15 суток 8 часов. На Сумгаитский суперфосфатный завод доставлено 1700 тонн апатитового концентрата. Строители тепло приветствовали речников и мореходов, которые первыми проложили путь по новой трассе через всю Европейскую часть Советского Союза. Рейс теплохода «Балтийский-18» свидетельствует об огромных возможностях для пропуска большегрузных судов по Волго-Балту.

7 СЕНТЯБРЯ. Состоялось собрание партийно-хозяйственного актива Волгобалтстроя. Обсуждался вопрос о задачах по завершению строительства и сдаче в постоянную эксплуатацию Волго-Балтийского водного пути. Участники актива заявили: «На завершающем этапе второстепенных работ нет. Все важно! Все срочно!» В принятом решении определены объемы работ и разработаны мероприятия по их выполнению.

9 СЕНТЯБРЯ. На Пахомовском гидроузле проведено тысячное шлюзование. За три месяца по Волго-Балту пропущено более 2500 судов.

26 СЕНТЯБРЯ. В Вытегорском Дворце бракосочетания в торжественной обстановке состоялась первая регистрация брака. Оформлен брак молодой супружеской пары — Алексея Ивановича Мельник и Валентины Ивановны Зеркаль. А кто они, молодежены? Родились на украинской земле. Вместе проводили детство, учились. После демобилизации из Советской Армии Алексей приехал на Волго-Балт и зарекомендовал себя отличным строителем. Валентина проживает в Киеве и учится в педагогическом институте.

СЕНТЯБРЬ. На предприятиях и в колхозах Череповецкого, Кирилловского, Белозерского и Вытегорского районов развернулось соревнование по благоустройству населенных пунктов, расположенных в прибрежной полосе Волго-Балтийского водного пути. Силами населения приводятся в порядок хозяйственные постройки, жилые дома, дороги и кюветы. Вдоль трассы канала производится посадка деревьев — березы, ели, черемухи, рябины.

— На трассе Волго-Балтийского водного пути побывала Череповецкая хоровая капелла в составе 65 человек. Гости дали более десяти концертов в клубах гидростроителей. Выступления хоровой капеллы на стройке вылились в праздник хорового искусства.

25 ОКТЯБРЯ. На трассе Волго-Балта закончено строительство Девятинской пристани.

26 ОКТЯБРЯ. Вытегорский городской Совет депутатов трудящихся подвел итоги месячника по благоустройству Волго-Балта. В период месячника посажено 6800 декоративных и плодово-ягодных кустов, саженцев голубой ели, липы, лиственницы.



Ю. Н. ВОЛКОВ, машинист крана стройуправления № 421.

27 ОКТЯБРЯ. В Вытегре состоялось заключительное заседание правительственной комиссии по приему Волго-Балта в постоянную эксплуатацию. В нем приняли участие строители, проектировщики, речники, представители партийных и хозяйственных организаций города и района. Подведены итоги работы комиссии. Единодушно принято решение и подписан акт о приеме Волго-Балта в постоянную эксплуатацию. От имени комиссии волгобалтстроевцам объявлена благодарность за их замечательный подвиг.

14 НОЯБРЯ. Через седьмой шлюз Волго-Балтийского канала прошли на зимовку теплоходы «Буслаев» и «Владивосток». Первая навигация на крупнейшей в мире искусственной водной трассе завершена.

15 НОЯБРЯ. В газете «Красный Север» опубликовано сообщение ТАСС о том, что Волго-Балт выдержал первый экзамен на отлично. В минувшую навигацию по нему прошло более 3600 судов. Они перевезли свыше трех с половиной миллионов тонн грузов — на полтора миллиона тонн превысив пропускную способность старого пути.

26 НОЯБРЯ. Центральный Комитет КПСС и Совет Министров СССР поздравили рабочих, инженеров, техников и служащих управления строительства «Волгобалтстроя» и других специализированных организаций Государственного производственного комитета по транспортному строительству СССР, Министерства речного флота РСФСР и Государственного производственного комитета по энергетике и электрификации СССР с успешным завершением и вводом в постоянную эксплуатацию Волго-Балтийского водного пути.

26 НОЯБРЯ. В Вытегре состоялся митинг строителей Волго-Балтийского канала, посвященный приветствию Центрального Комитета КПСС и Совета Министров СССР. Над многолюдной площадью звучит Гимн Советского Союза. Потом в морозном воздухе гулко разносится голос, усиленный микрофоном:

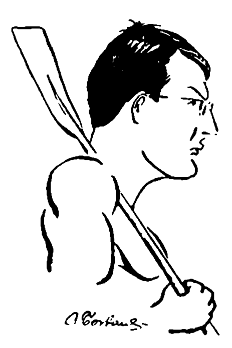
— Начальника строительного управления № 420 товарища Нагорных и парторга строительного управления № 478 товарища Широковского прошу поднять вымпел готовности Волго-Балта.

На флагшток победно взвился голубой шелковый треугольник. На нем белая лента с надписью: «ВОЛГО-БАЛТ ОТКРЫТ. 1964 год».

11 ДЕКАБРЯ. Указом Президиума Верховного Совета СССР Волго-Балтийскому водному пути присвоено имя Владимира Ильича ЛЕНИНА.

ДРУЖЕСКИЕ ШАРЖИ

В. НАВОЗОВУ —
проектировщику и строителю. Волго-Балта.



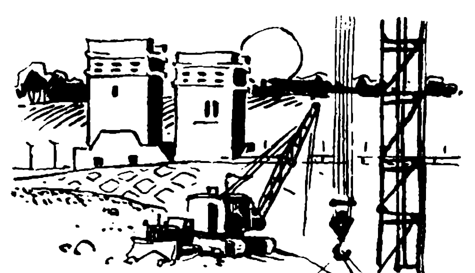
Гребец, гимнаст, стрелок, пловец
И гидротехник, наконец!

Ю. ЧЕРКАСОВУ —
начальнику лаборатории.



Король Земли, Бетона, Стали,
Поладить с ним не просто, —
Повиноваться мы устали
Ему и разным ГОСТам.

А. ВАРЮХИЧЕВ



ПОТОМКИ СВЯТОГОРА

Когда-то, раздирая сохою земную грудь, увяз по пояс былинный богатырь Святогор. Даже в сказке человеку оказалось не под силу единоборство с землей...

Я вспомнил эту былину, когда беседовал с парнями, одетыми в комбинезоны, ковбойки и резиновые сапоги. Было это на шестом шлюзе Волго-Балта. На загорелых лицах ребят — улыбки, в голубых глазах — огоньки. Они очень откровенно и просто рассказывали о делах на стройке, шутили и, конечно, не подозревали ничего героического в своем труде.

А ведь они сумели сделать то, чего не смог богатырь Святогор. Их руками проложена на древней вологодской земле невиданная борозда. И проложена на века. Пенится вода, взбивая винтами белоснежных красавцев-теплоходов. И люди, проезжая по каналу, с благодарностью вспоминают тех, кто в сорокаградусные морозы, в жару, в дождь пробивался через скалы, дремучие леса и болота, кто ударными темпами вел бетонирование блоков на шлюзах и планировку откосов канала, кто не бросал слов на ветер, а уж если давал обещание, то оно было надежно, точно гвоздь, забитый в стену по самую шляпку. О встречах с такими людьми мне и хочется рассказать.

ХЛЕБ СТРОЙКИ

— Обязательства? Одно у нас обязательство: первое место никому не отдать. И не уступим!

Он тряхнул рыжеватой головой в сбитой набекрень ушанке. В его маленьких зеленоватых глазах проглядывало упрямство. Невысокий, широкоплечий, в фуфайке, густо

обсыпанной седой цементной пылью, сменный мастер Александр Пронин был похож на бойкого мельника.

— Эй-эй-эй! Куда тебя несет? Не видишь, бункер еще не закрыт? — сердито закричал он на торопыгу-шофера, отъехавшего раньше времени. — Бетон мимо кузова сыплется! В грязь! Из-за тебя, растяпа, понимаешь? Не хлопай глазами-то, это ведь бетон! Хлеб стройки!..

И он побежал куда-то. Через минуту появился снова и кивком пригласил меня:

— Айда наверх!

В деревянной двухэтажной башне — теснота. Под ногами хлюпает вода, вокруг хитрые сплетения железных труб, механизмы. А Пронин уже цепко карабкается по узкой отвесной лестнице и, глянув вниз, озорно щурит зеленовато-рыжий глаз:

— Как оно, ничего? Сейчас в самое пекло попадем!

На втором этаже ни слова не слышно из-за гула бетономешалки. Похожая на огромный толстопузый самовар, она тяжело вращается, вибрируя, слегка поднимаясь и опускаясь.

А рядом с ней склонился над светящимися лампочками пульта управления сухощавый, рослый парень в комбинезоне.

— Оператор наш, Лева Машкин! — кричит мне в ухо Александр. — Сегодня на сто восемьдесят кубов жмет! А был бы Вовка Ераньгин, тот бы за две сотни, как пить дать, выскочил...

Я уже знал об этом. В конторе комбината производственных предприятий Волго-Балта мне рассказали удивительные вещи про смену Александра Пронина с Новинкинского бетонного завода. Вспомнились слова Михаила Павловича Родина, директора комбината:

— Молодежь у него в основном. И все они в своего мастера — такие же упрямые, дотошные, друг за друга горой стоят. Первое место в соревновании по заводу держат...

Когда все смены бетонного завода принимали социалистические обязательства на год, пронинцы, как один, заявили:

— Не будем мы брать десять пунктов. Они в голове у каждого. А слово даем одно — первое место будет наше.

Им возражали: откуда, мол, такая самоуверенность? Ведь смены Евгения Сечкорука и Николая Чурбанова — серьезные соперники. Они борются за звание коммунистических.

— Ну и что же, — оглянувшись на своих парней и девчат, ответил Пронин. — А первого места в соревновании им не видать.

Он заявил так не без основания. Однажды, в самое напряженное для завода время, его коллектив держал первенство в социа-

листическом соревновании. 250—280 кубометров отличного бетона в каждую смену давали пронинцы стройке! И не такой уж простоватый Александр, чтоб на один энтузиазм надеяться. Вовсе не случайно он и его товарищи выдают сейчас за смену 150—180 кубометров бетона вместо 80, предусмотренных планом.

Многие на заводе удивляются:

— Как это им удается?

Александр только посмеивается:

— А секреты у нас нараспашку. Приходите — поучим...

Транспортеры на заводе работали непрерывно. Большие нагрузки приходились и на бетономешалки. И чего греха таить, бывали иногда остановки из-за поломок механизмов.

Все смены, кроме пронинской, в таких случаях вызывали ремонтников. Пока те придут, пока разберутся, в чем дело — время тянется. А Александр и его друзья сами устраняли неполадки. Оборудование молодой мастер знает, как собственный велосипед. Недаром шесть лет бетон «пек», а до этого трудился слесарем на бывшем Белоусовском заводе. И любит Александр копаться в механизмах — хлебом не корми! Однажды взяли велосипед починить и до двенадцати ночи не отошел, пока все не сделал.

А осенью он целый месяц устанавливал и центровал шнеки — длинные, узкие металлические рукава, по которым цемент со склада течет на завод.

От мастера, знать, переняли азарт к работе мотористки Алла Кондратьева и Нина Сючева, слесарь Всеволод Маншаков, операторы Владимир Ераньгин и Лев Машкин.

Однажды заболели рабочие, занятые на перекачке цемента.

— Ребята, надо подменить их! — обратился к друзьям Александр. Никто не возразил ни слова. Три смены все поочередно качали цемент...

— Да, коллектив у нас дружный, — задумчиво говорит Александр.

Настал конец смены. У бетономешалок тишина. Непривычно неподвижные, они кажутся живыми существами, которые очень устали и сейчас отдыхают, чтобы через полчаса снова закрутиться в нелегкой работе. Возле них наводит порядок Лев Машкин.

— У нас так заведено, — кивает в его сторону Александр. — Сам поработал, оставь для других в чистоте рабочее место.

— Почему же вы не боретесь за звание коллектива коммунистического труда? — спросил я его. Он ответил не сразу и, когда заговорил, голос его звучал убежденно:

— Кое-кто у нас к этому еще не подготовлен. Душою не подготовлен. Например, Валентина Зорина...

Как-то она за месяц совершила пять прогулов. Смена потребовала ее к ответу.

— Проспала и все, — лукаво округлив глаза, с улыбкой повернулась Зорина к мастеру. — Прогуляла с вечера — вот и проспала. Или ты, Саша, никогда-никогда ночки не прогуливал?

Пронин нахмурился. А потом рубанул:

— Предлагаю лишить Валентину премиальных. Ведь премия всей смене дана, как награда за хорошую работу...

Ребята поддержали тогда Александра. А соревноваться за коммунистический труд еще не решаются. Они не могут забыть, как однажды смена Федоскова за день выдала небывалое на заводе количество бетона — 305 кубов!

— Сначала мы должны этот рекорд побить, — говорит Пронин, — а потом уж на большее замахиваться. Мы так думаем...

И он ловко начал спускаться вниз по лестнице, туда, где от бункера выдачи отъезжал последний самосвал с густым, упругим и в то же время податливым, как тесто, бетоном...

КОМСОМОЛЬСКАЯ БРИГАДА

Василий Маренко, комсорг, запаздывал Как потом выяснилось, его машину задержали в карьере. Полтора часа ребята сидели в красном уголке — спорили о космовидении, о реактивных истребителях.

Но ни один не подумал уйти. Только время от времени кто-нибудь выходил покурить на широкий, как площадь, двор автоколонны, где столпились сотни машин. Автомобили стояли беспорядочно, точно большое стадо слонов... И резко выделяясь среди них, посреди двора выровнялась четкая шеренга могучих красавцев — крупнотоннажных автосамосвалов. На ветровом стекле каждого из них была эмблема — значок ВЛКСМ и надпись: «Комсомольская бригада».

Этому коллективу не исполнилось в то время еще и двух месяцев. Но его уже знали на трассе Волго-Балта. Знали потому, что Василий Маренко и его друзья бросили вызов на соревнование знаменитой бригаде Владимира Лущика. Знали и потому, что все сни — «прожектористы» и участвовали в рейде проверки использования механизмов.

Некоторые из них — Михаил Черных, Николай Бабаев, Иван Кендыс — давно работали с Лущиком. У него, делегата XXII съезда партии, ветерана Волго-Балта, они научились многому. И прежде всего — дерзкой смелости в работе. Они-то и подали мысль о создании комсомольской бригады.

В феврале 1963 года, на слете молодых строителей Волго-Балта, Василий Маренко зачитал обязательства своего коллектива:

— Выполнять сменные задания на 135—145 процентов. Экономить ежемесячно горючих и смазочных веществ на полтора процента больше нормы. Выдерживать установленные межремонтные пробеги машин. Решительно бороться с нарушениями трудовой дисциплины, с браком...

И сегодня они собрались, чтобы обсудить первые итоги своей работы.

Василий Маренко въехал на двор, торопливо вылез из кабины. Прямо от руля — к столу президиума. И начался разговор без лишних слов, конкретный и горячий.

— Мы выполняем пока план на 132 процента,— говорил Маренко. — Что нужно делать, чтобы еще поднять производительность труда? Пусть каждый выскажется.

Сыплются предложения:

— Всем своевременно выезжать на линию, не покидать ее до семи часов вечера, до тех пор, пока не сделаем полторы нормы.

— Беречь каждую минуту. Меньше тратить времени на пересменки, на обед. Мы иной раз прохлаждаемся, а парни из бригады Лущика пашут и пашут...

Михаил Черных даже предложил:

— Работать по воскресеньям!

Эту мысль отвергли, а на Михаила обрушились:

— Ты бы лучше поактивней действовал как «прожекторист». Ты вот пожаловался на простои. Но простояла твоя машина из-за плохой работы экскаватора — нарисуй «молнию» да повесь ее.

Уже говорят все. И спорят. И взвешивают каждый свой шаг, вспоминают промахи, сообщают о своих наблюдениях за работой бригады Владимира Лущика. Этот коллектив, первым на Волго-Балте получивший звание коммунистического, — серьезный соперник. По две с лишним нормы выполняют за смену Лущик и его товарищи. Попробуй, потягайся!

И не удивительно, что сегодняшнее комсомольское собрание во второй автоколонне похоже на военный совет перед боем...

А потом разговор зашел о непорядках в общежитии, о замке на дверях клуба. Дружно поднимаются промасленные, мозолистые ладони, — принимается решение:

— Сегодня же, после собрания, провести рейд в общежитии. Побеседовать с каждым, заставить навести порядок в комнатах.

— В воскресенье — отремонтировать клуб...

Они говорили и спорили, обсуждали персональные дела товарищей и принимали в комсомол. Они проявляли горячую

заинтересованность во всем, что касается стройки и комсомола. И не верилось, что эти ребята — усталые, целый день не выпускавшие штурвалов из рук. И по-новому осмысливались слова, сказанные комсомольцам начальником автоколонны М. К. Неяскиным:

— Вы самые верные помощники.

...В мае я вновь приехал на стройку. И, естественно, одним из первых вопросов к ребятам из комитета комсомола Волгобалтстроя было:

— Как поживает Вася Маренко и его друзья?

— Отлично, — ответил Александр Лозовой, секретарь комитета. — Они уже почти сравнялись по работе с бригадой Лущика и обогнали бы ее, если б не партизанский рейд.

— Какой рейд?

— Партизанский. На прорыв...

Оказывается, в апреле на стройке нехватило цемента. А возить его в распутицу, по болотистой дороге, да еще за сорок с лишним километров, смог бы далеко не каждый из водителей. Посоветовавшись, руководители стройки поручили это дело комсомольской бригаде Маренко.

Трудное было задание. По двое суток, без отдыха, сна и горячей пищи пробивались парни на самосвалах через топкие болота. Местами машины вязли по кузов. Тогда останавливалась вся колонна. И не трогались дальше, пока не выручали товарища. Никто из них не жаловался, хотя все устали и знали, что из-за этих проклятых рейсов будет сорван месячный план бригады.

— Надо, ребята, надо, — говорил друзьям Василий Маренко. — Вся стройка ждет нас, как воду в пустыне ждут.

Друзья даже сердились на него:

— Брось агитировать. Сами понимаем, что надо.

И их пальцы еще крепче впивались в штурвалы. Цемент на стройку был доставлен вовремя.

ДВОЕ ИЗ ЭКИПАЖА

Константин собирал со стола учебники, готовясь ложиться спать, когда в дверь торопливо застучали. Он быстро вышел в коридор.

— Кто?

— Беда, Костя, — он узнал голос своего сменщика Василия Дорохова и открыл дверь.

— Лопнул вал реверса, — Василий снял брезентовые рукавицы и с досадой хлопнул их друг о дружку. — Если ночью не починим, завтра экскаватор весь день простоит...

Через десять минут они, прихватив с собой Николая Трещикова, помощника Константина, ехали на грузовике по ночной завьюженной дороге. Вот и экскаватор.

Развернув машину, они поставили ее так, чтобы осветить кабину и мотор экскаватора. Осмотрев повреждение, Константин помрачнел:

— Надо менять вал...

Мороз крепчал. Голые пальцы быстро немели, прилипали к железу. Но Константин и его друзья не прекращали работу.

К утру работу закончили. Включили мотор, опробовали экскаватор. И, взглянув на ручные часы, Николай улыбнулся:

— Что ж, Костя, нам пора работу начинать. Наша смена!

Светало, и в утреннем воздухе уже по-шмелиному дрожал, все увеличиваясь, рокот приближавшихся самосвалов.

* * *

Константин Патрикеев и Николай Трещиков — как два родных брата. Они даже внешне похожи: оба среднего роста, плечистые, со спокойными, неторопливо уверенными движениями. Только у Константина глаза серые, а у Николая — голубые.

Оба влюблены в свой экскаватор и берегут его, как ребенка. Зато уже третий год работают без остановки на ремонт. Они сэкономили за счет ремонта 5000 рублей. И это при постоянном наступлении на мерзлый, твердый, как камень, а летом вязкий и глинистый грунт. Сколько мастерства и трудовой слаженности скрывается за этой цифрой!

«Боевой счет» их экипажа велик: 55, 59, 61-й каналы, 116-я и 114-я дамбы... Но самое трудное испытание ждало молодых экскаваторщиков под конец строительства, на 66-м канале. Строители столкнулись здесь со скалой и мореной — вязкой глиной. Даже стальные челюсти экскаватора зачастую оказывались бессильными. На помощь приходили взрывники, и все равно экскаватор, надрываясь на тяжелом грунте, часто выходил из строя. Ребята по ночам ремонтировали машину, а утром вновь начинали работу.

Весной, вместе с первыми талыми водами, начались оползни. Экскаватор тонул в глине обеими гусеницами. Рубили деревья и устраивали для машины настил. Константин, Николай и Василий не отступали.

С каждым днем все выше и круче становился откос канала, на котором работал экипаж боевой машины. А в конце месяца на Доске показателей управления мехколонны против их фамилий появлялась цифра — «200 процентов».

Первым в вечернюю школу пошел Константин. Николай удивился, когда друг сказал ему:

— Буду седьмой класс заканчивать. И тебе, Никола, тоже советую.

Николай рассмеялся:

— Куда мне? Две дочки уже скоро побегут в школу. А я все школьные премудрости перезабыл...

Но в душе он позавидовал другу: «Настырный!» Он знал, что Константин еще в армии мечтал продолжать учебу. И после службы, работая сучкорубом в Тотемском леспромхозе, он не отказался от своей мечты. Только к этой мечте прибавилась другая, тревожная и влекущая: захотелось уехать на Волго-Балт.

«Настырный», — снова подумалось Николаю о друге. Почему-то вспомнилось: на Волго-Балт Костя ушел из леспромхоза «с боем». Не отпускали. Он написал в ЦК и добился своего...

Первое время Николай не подавал виду, но ему было не по себе, когда Константин после работы торопливо уходил со стопкой книг под мышкой. Какая-то невидимая граница пролегла между друзьями. Казалось, все было по-старому. Но по вечерам Константин жил интересами, не знакомыми Николаю, и это тревожило Трещикова. И вот однажды он не выдержал: тоже подал заявление в школу.

Теперь по вечерам они снова были вместе. Случалось, занимались в холодном классе, не снимая пальто. С усталости очень хотелось спать. Особенно тяжело им пришлось в феврале, когда их сменщик ушел в отпуск. Замены не было, и Константин с Николаем по 10—12 часов не вылезали из кабины экскаватора. А потом все равно шли в школу...

Сейчас и эта ступенька позади. И Константин счастливо улыбается:

— Решено: поступаю в строительный техникум. Беспокойная работа у строителей. Мне по нраву.

Николай, учившийся в шестом классе, твердо решил догнать друга.

* * *

Большую стройку можно сравнить с другой — машиной для промывания золотоносного песка. Всякие случайные примеси здесь не удержатся. Осядут лишь золотые крупинки. Но осядут крепко, и с каждым днем их будет все больше.

На Волго-Балте всему случайному и наносному противостояли парни, подобные Константину и Николаю. На них, неброских в своем добросовестном труде, но крепких характером, держалась стройка...

Однажды, придя домой, Константин заметил, что жена чем-то очень расстроена. Сначала он не хотел расспрашивать — мало ли у мастера неприятностей? — а потом не выдержал:

— Что стряслось?

На глазах у Гали блестели слезы. Она сбивчиво стала рассказывать о своем споре с Курдиным, начальником мехколонны № 38. Тот вызвал Галю к себе в кабинет и приказал сделать приписки в некоторых нарядах.

— Но ведь работы, о которых вы говорите, не выполнены, — возразила Галя.

Курдин накричал на нее: «Я лучше знаю, что выполнено и что не выполнено! Как говорю, так и делайте. Я отвечаю!»

Константин нахмурился:

— Дай посмотреть наряды.

Действительно, готовилось явное очковтирательство. Деньги за несуществовавшие «работы» должны были получить приятели Курдина.

— Вот что, — хмуро заговорил Константин. — Если ты исправишь наряды, как велит Курдин, я сам отнесу их в прокуратуру...

В ту ночь он долго не мог уснуть. Припоминались излюбленные слова начальника колонны:

«Я здесь хозяин. Посылайте всех к черту. Слушайте меня».

— Успокойся, — ласково сказал Константин Гале. — Утро вечера мудренее. Я пойду куда надо. Есть же у нас госпартконтроль, профсоюз, комсомол. Разберутся и помогут.

* * *

Канал вступил в строй. К концу строительства отсеялись из коллектива посторонние примеси. Курдин тоже был разоблачен и отдан под суд. Не работает и тот прораб, который разгуливал в ботиночках по участку, покручивая пальцы на толстом животе и невпопад вмешиваясь в дело.

А те, кто отдал Волго-Балту всю щедрость сердца, завершали строительство и имели большие планы на будущее.

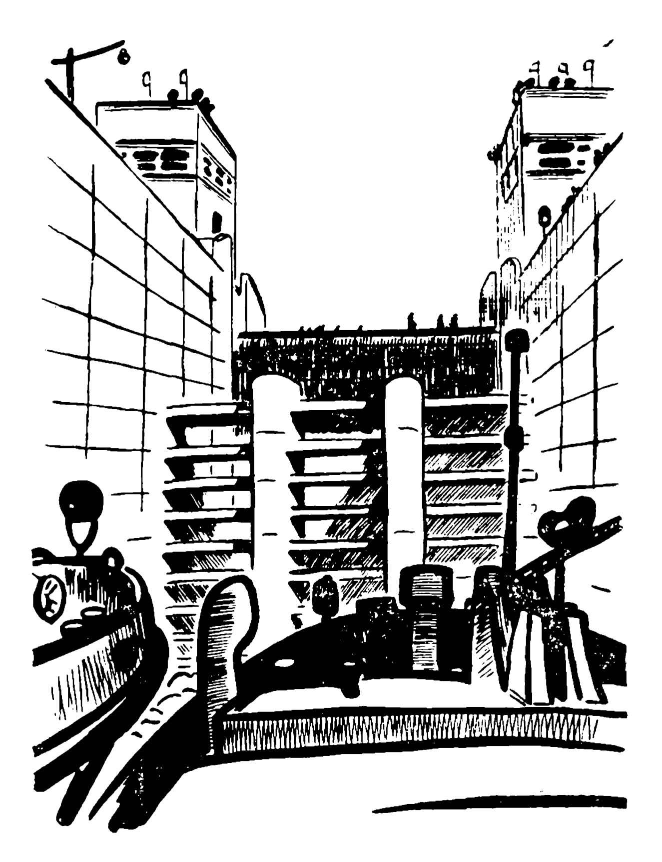
И появись в те дни на стройке былинный Святогор, он бы посмотрел-посмотрел да и хряснул свою соху оземь. А потом тронул бы за плечо невысокого, коренастого экскаваторщика Константина Патрикеева и сказал:

— Возьми меня, друг, в ученики...



«Охотно посылаю в издательство материал по Волго-Балту. Это мои незабываемые впечатления от поездки летом 1964 года в Череповец на грузотеплоходе «Иртыш», который совершил свой пробный рейс по новой водной системе».

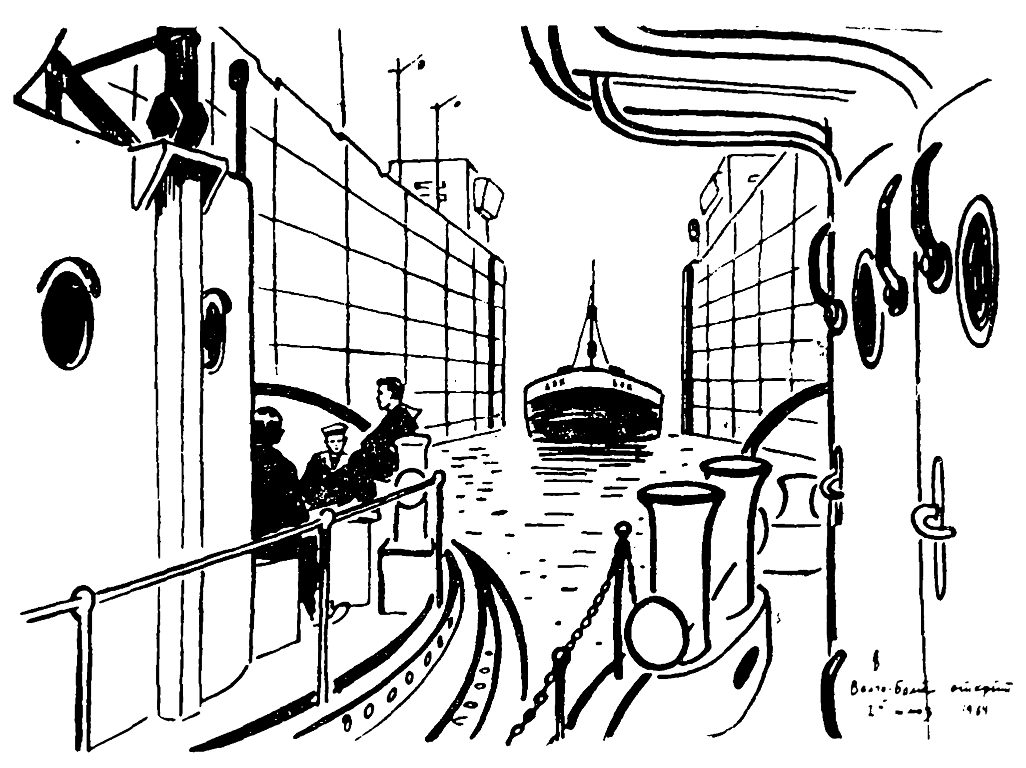
(Из письма художника Вл. Ветрогонского).



В КАМЕРЕ ШЕСТОГО ШЛЮЗА

ШЛЮЗЫ ВОЛГО-БАЛТА.

ЧЕРЕПОВЕЦКИЙ ГИДРОУЗЕЛ



ВОЛГО-БАЛТИЙСКИЙ ВОДНЫЙ ПУТЬ ОТКРЫТ!

Федор СКОРОБРЕХ,
бригадир комплексной бригады
бетонщиков

БЫЛО НАС ДВАДЦАТЬ ПЯТЬ

— Бригадир, бригадир, машин загруз. Надо ходить потолкать.

Это кричит Николай Кондратьев, показывая на дорогу, где в десяти метрах от строительной площадки застрял самосвал с бетоном. Быстро спускаемся с блока и начинаем толкать.

— У-ух! У-ух! — раскачивается Николай.

Пошла. И на этот раз вынесли ее почти на руках. Николай улыбается. Он не любит, когда кто-то попадает в беду.

Хороший парень этот Кондратьев. До всего ему дело. И на стройку приехал из своей далекой Чувашии, чтобы лучше жизнь узнать. В кармане у него всегда словарь лежит. Каждую свободную минуту — листает.

— Зачем тебе это? — спрашиваем. — Лучше бы книжку интересную почитал. У нас в бригаде все большие книголюбы. Многие свои библиотечки имеют.

— Книжка — хорошо, — согласно кивает Николай, — и словарь хорошо. Хочу лучше твой язык говорить, бригадир.

А мы и так отлично понимаем друг друга. Бригада у нас большая — двадцать пять человек. И все из разных республик. Владимир Дикалюк и Николай Несен приехали вместе со мной из Хмельницкой области, Альфонс Зинкевичус — литовец, Сергей Зуев — вологжанин, Владимир Ярковский — белорус, а Василий Николаев и два Ивана — Семенов и Иванов — односельчане Кондратьева.

Приехали мы сюда в апреле 1962 года. А через месяц уже работали бригадой. Бетон укладывали на третьем и четвертом шлюзах. На третьем к тому времени камера уже почти готова была. А вот четвертый мы начинали.

Что ни говорите, а приятно сознавать, что ты начинал возводить вот эти стены, головы, причалы. Плещется о серый бетон вода и как будто говорит: ты строил, ты строил...

Николай тоже слушает эту водяную музыку. Наверно, ему тоже очень приятно...

Теперь хорошо вспоминать. А тогда порой нелегко было.

Работали мы как-то зимой в ночную смену. С вечера мороз еще не сильный был, а за ночь начал крепчать. Да так, что дух захватывает. Посмотрели на термометр, а ртутный столбик ниже сорока спустился.

— Вот это здорово, — думаю. — Работать при такой температуре нельзя. Может брак получиться.

Вызвали лаборантку. Оказывается, ничего. В блоке плюс пятнадцать. Электронагреватели делают свое дело. Продолжаем работать.

Ребята в блоке чувствуют себя нормально. А наверху нет сил стоять. И машины, как назло, подходят одна за другой.

Из блока высовывается голова Николаева.

— Бригадир, иди немножко греться. Моя пока будет машина принимай.

— Ах ты, голуба моя! Знал бы ты, как я тебе благодарен. Сразу на душе теплее становится.

Через несколько минут мы внизу слышим его голос:

— Валюша, сюда, сюда!

Это он крановщице так сигналит. Никак не можем научить его правилам сигнализации. Не нравятся ему почему-то слова «вира» и «майна».

Обычно Валентина снисходительно относится к такому его невежеству. Но сейчас она тоже сильно мерзнет у себя там, в вышине, поэтому сердится. Приходится идти на помощь.

Кончилась смена. Вздыхаем облегченно. Теперь в общежитие отогреваться. Но радость наша преждевременна.

— Что будем делать, ребята? — спрашивает мастер. — Первая бригада на смену не вышла. Ничего не сделаешь — день актированный и к тому же воскресный. Но и блок оставить нельзя. При такой температуре бетонировать нужно только непрерывно. Иначе брак.

Хлопцы мои молчат. Понимаю. Устали, промерзли. Кому охота еще смену торчать здесь.

— А что думай, если надо, — говорит Кондратьев и направляется к блоку. Следом за ним идем все.

Прошел день. Наступила ночь. А нас никто не сменял. Ночью еще «ЧП» случилось. Ветром где-то на линии оборвало электриче-

ский провод. Дежурный монтер пошел искать обрыв. Это не так просто сделать, если брести приходится в снегу по колено. На помощь ему пошли Володя Ярковский и Сережа Зуев. Вернулись через час, как сосульки, обмерзшие. Но линию все-таки восстановили.

В понедельник утром, когда мороз немного полегчал, первая бригада вышла на работу. Но блок был уже закончен.

Домой шли медленно. Усталость взяла свое. Даже Кондратьев и Николаев, против обыкновения, шли поникшие, молчаливые. А то всегда, как только выйдем на полянку, один из них предложит:

— А ну, друг, давай сила померим. — И тут же на снегу начинается веселая возня.

Вольная борьба — их любимый национальный вид спорта. Занимаются они им с детства. Ростом оба невысокие, коренастые, а сила у обоих отменная. В бригаде с ними никто не может справиться. Но в этот раз и у них не было желания меряться силами.

Ну, думаю, теперь моих хлопцев сутки не поднимешь, так спать будут. Ан, не тут-то было. Только сумерничать начало, стучится ко мне Кондратьев:

— Айтер кино нау!

В кино, значит, приглашает. Иногда ребята забываются и начинают со мной по-своему говорить. Кое-что уже начал понимать.

Мне вставать лень.

— Садись, голуба, — говорю, — никуда я не пойду. Спать хочу.

— Соня-бригадир, ай-ай-ай! — Сам смеется. — Нельзя много спать. Жизнь смотреть надо. Интересная.

Он подсаживается к Подсекину. Это мой сосед по комнате. Работает у нас в управлении электриком. А вечерами достает толстый блокнот и рисует.

Несколько минут Николай внимательно следит за карандашом Подсекина.

— Так это же наша блок, — кричит он обрадованно.

— Ты угадал, — улыбается Юрий.

Несколько минут спустя:

— Когда моя учить будешь?

— Весной, — отвечает Юрий. — Чтоб можно было все на месте показывать.

Нравится Николаю специальность электрика. Вот и просит Подсекина, чтобы тот его монтерскому делу обучил.

Беспокойный характер у Николая. Никак не может долго на одном месте сидеть.

— Моя кино пошла, — говорит он, прощаясь с нами.

Кино у нас теперь каждый день крутят. Клуб хороший, уютный. Сами для себя строили.

Как? Очень просто. Приходили со смены домой — делать нечего. Поселок в лесу стоит. Ближайшая деревня на том берегу за пять километров. Каждый день туда не пойдешь. Вот и решили в свободное время свой клуб сделать. Подвезли нам материал, дали бригаду квалифицированных плотников. Для руководства, чтоб мы по незнанию чего не так не сделали.

Работали по желанию. Кто сколько захочет. Через три месяца уже в поселке смотрели кино.

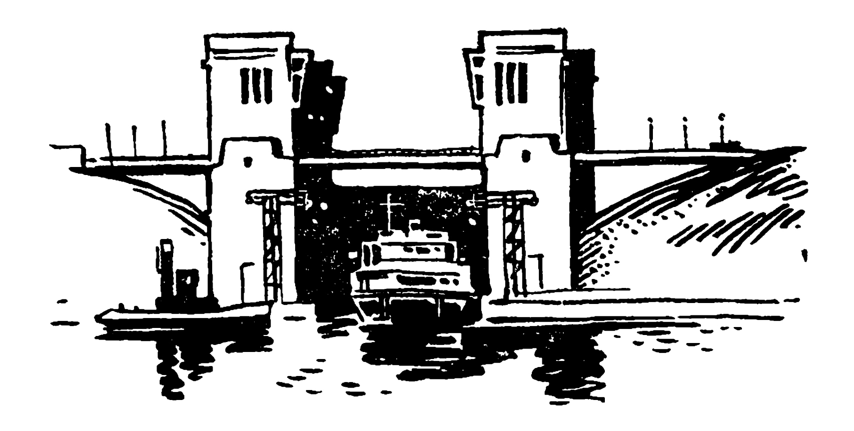
Сами для себя и спортивную площадку построили. Спортсменов в поселке много. Только в нашей бригаде их четверо было.

Правда, в последние месяцы перед пуском почти не заглядывали ни в клуб, ни на спортплощадку. Сутками пропадали на шлюзе. Нашу бригаду тогда комплексной сделали. Приходилось любую работу выполнять.

Было, все было... Закончились работы на шлюзе. Разъехались ребята. Ваня Иванов в армии служит.. Тезка его, Семенов, в Чувашию вернулся. Кое-кто на другие стройки подался.

Вспоминают теперь, наверно, вот так же, как я, дни, прожитые на Волго-Балте и говорят:

— Было нас двадцать пять...



ТРУДОВАЯ КНИЖКА ВОЛГО-БАЛТА

НА НОВЫЕ МЕСТА

Там, где раскинулось Череповецкое, Новинкинское, Белоусовское и Вытегорское водохранилища, еще совсем недавно жили люди, колосилась рожь, шумели леса. Обычный для здешних мест пейзаж!

Когда принималось решение о строительстве Волго-Балта, встал вопрос о переселении деревень и сел из зоны затопления. Государство выделило на это крупные средства. Чтобы подготовить ложе будущих водохранилищ, потребовалось несколько лет. Не все охотно покидали обжитые места. Да это и понятно. Ведь нелегко расставаться с родным домом, где все такое близкое и знакомое. Недаром поэт Сергей Орлов, побывавший недавно у себя на родине, в Белозерье, с затаенной грустью писал:

Моей деревни больше нету.
Она жила без счета лет,
Как луг, как небо, бор и ветер,
Теперь ее на свете нет...

Не во всем прав поэт. Деревни и села не исчезли с лица земли, а переселились на новые места. Обновленные и помолодевшие, стоят они теперь на берегах рукотворных морей. Проезжая по трассе Волго-Балтийского водного пути, не трудно заметить блещущие новизной бревенчатые дома с антеннами на крутых крышах. К ним тянутся линии электропередач, проложены автогужевые дороги, сделаны мосты и механизированные переправы. Более 5500 семей переселенцев справили новоселье.

О том, какая большая работа проведена по подготовке междуречья Шексны и Вытегры к затоплению, говорят цифры. Всего в зоне Волго-Балтийского водного пути им. В. И. Ленина переселено на новые места 218 населенных пунктов. В них находилось 2624 строения колхозов, 4800 домов рабочих и служащих, более 750 строений предприятий и организаций.

На дне будущих водохранилищ были вырублены также леса на площади 9000 гектаров и выкорчеваны пни на площади 300 гектаров. Теперь вся эта территория скрыта под водой.

ПОДВИГ СТРОИТЕЛЕЙ

Говорить о строительстве Волго-Балта — это называть цифры, цифры... Всего на трассе канала выполнено свыше 63 миллионов кубометров земляных работ. Только одна бригада коммунистического труда шоферов, возглавляемая В. Лущиком, доставила на гидроузлы около семи миллионов кубометров грунта. Чтобы перевезти это количество земли в железнодорожных вагонах, потребовалось бы пять тысяч составов.

В сооружения Волго-Балта уложено более 750 тысяч кубометров железобетона, 655 тысяч кубометров камня и гравия, смонтировано 14 тысяч тонн металлоконструкций и гидротехнического оборудования, произведено крепление более одного миллиона квадратных метров откосов, плотин, каналов и дамб.

Выполнив колоссальный объем работ, строители совершили настоящий трудовой подвиг.

ПАМЯТНИК ТРУДОЛЮБИЮ

Волго-Балт во многих отношениях — сооружение уникальное. Он включает в себя семь шлюзов. Это — настоящие гиганты. Длина их камер почти вдвое превышает длину камер на Волго-Донском канале. Самый крупный из шлюзов — шестой. Ему нет равного не только в стране, но и в мире.

В комплекс Волго-Балта входят также 4 водохранилища, 3 гидростанции, 5 плотин, 4 водосброса, 19 дамб, 4 мостовых перехода, 3 поворотных моста, 6 паромных переправ, приканальная магистраль протяженностью 50 километров. Во все это вложен огромный труд многотысячного коллектива.

Волго-Балт по праву можно назвать памятником человеческому трудолюбию.

НОВИНКА ЭНЕРГЕТИКИ

Одно из необычных сооружений Волго-Балта — Череповецкая ГЭС. Это новинка советской энергетики. Мощность станции сравнительно невелика — 80000 киловатт, но она знаменита другим. На ней впервые устанавливаются горизонтальные гидроагрегаты капсульного типа, в которых гидрогенератор и турбина заключены в водонепроницаемый кожух (капсулу) и находятся в теле плотины.

Капсулы гидротурбины на реках с малыми перепадами дадут возможность получать максимальное количество электроэнергии. Череповецкая ГЭС — это опытный образец. Впоследствии энергетики и гидростроители будут создавать и на спокойных реках более мощные гидроэнергетические установки. В этом поможет накопленный опыт в эксплуатации гидроагрегатов на Шексне.

НАДЕЖНЫЙ ПОМОЩНИК СТРОИТЕЛЕЙ

Чтобы привести в действие механизмы и земснаряды, обеспечить бесперебойную работу предприятий и осветить жилые поселки, энергетики построили от Свирской ГЭС высоковольтную линию. По проводам ток пришел в Вытегру. А отсюда мачты электропередач зашагали дальше к гидроузлам. По трассе канала построено около 400 километров электролиний и тринадцать подстанций. Все объекты на строительстве Волго-Балта были в достаточном количестве обеспечены электроэнергией. Электричество явилось надежным союзником и помощником строителей.

АВТОМАТИКА — НА ШЛЮЗЫ

Большой объем работ на трассе канала выполнили связисты. На участке от Ленинграда до Череповца реконструировано и построено вновь около 400 километров линий связи, уложено 10 тысяч проводокилометров, более 60 километров кабеля, смонтированы узлы связи в Вытегре, Петрокрепости, Новой Ладоге, оборудовано 5 автоматических станций.

На Волго-Балт пришли современные устройства связи — автоматические телефонные станции на гидроузлах, громкоговорители на шлюзах и т. д. Управление любым механизмом и контроль

за его работой осуществляется дистанционно, с центрального пульта, одним человеком — вахтенным начальником.

На участке Ленинград — Череповец — Москва действует дальняя 12-канальная высокочастотная связь, которая надежно связывает между собой всех линейных абонентов.

ВПЕРВЫЕ В ГИДРОСТРОИТЕЛЬСТВЕ

Проектировщики и гидростроители, работавшие над проектами Волго-Балтийского водного пути, использовали достижения современной науки и техники. Каждый шлюз оборудован стационарной насосной станцией. Благодаря этому в любое время можно производить откачку воды из камер. Внесены изменения в принцип шлюзования. Чтобы обеспечить устойчивость судов при наполнении камер, сделаны специальные устройства — гасители.

Ремонт заграждений на верхних и нижних головах шлюзов может производиться над водой. Для этого построены специальные подъемные приспособления.

Впервые в практике отечественного гидростроения применены крупнопанельные блоки, химические составы и другие новые материалы.

НАГРАДА ЗА ТРУД

Сейчас, когда Волго-Балт вступил в строй, с особой признательностью вспоминаешь его создателей. Сколько отличных мастеров своего дела здесь трудилось! Возьмите бригаду Александра Русанова. Двадцать шоферов перевезли на самосвалах для строительства шестого шлюза весь бетон — свыше ста тысяч кубометров. А таких героев на стройке сотни.

За успехи в труде многие строители отмечены в приказах Министерства транспортного строительства СССР и управления «Волгобалтстрой». Так, в Книгу почета занесено 135 человек, на Доску почета — 157, награждено Почетной грамотой 924 и значком «Отличник социалистического соревнования Минтрансстроя» — 95. Большая группа рабочих награждена нагрудными значками ЦК ВЛКСМ «Молодому передовику производства».

ШКОЛА ПОДГОТОВКИ КАДРОВ

Строительство Волго-Балтийского водного пути явилось большой школой воспитания и подготовки кадров. Сотни людей здесь не только трудились, но и овладевали мастерством. Для рабочих, не имевших специальности, были организованы курсы и школы коммунистического труда. На этих курсах получили квалификацию 404 шофера, 174 машиниста экскаватора, 30 машинистов башенных кранов. Около пятисот человек стали электросварщиками и свыше ста — бульдозеристами. Многие рабочие овладели несколькими специальностями.

В число волгобалтовцев влилась большая группа выпускников профессионально-технических училищ.

В КОММУНИСТИЧЕСКИХ БРИГАДАХ

Каждый день на строительстве Волго-Балта рождал новых и новых героев. Более 1700 передовикам присвоено звание ударника коммунистического труда. С честью оправдали это высокое звание Виктор Судаков, Шамиль Акбулатов, Иван Ковалев, Василий Маренко, Анатолий Ушаков, Николай Бабаев, Анатолий Щербань, Алексей Мельник, Карл Юршейс, Александр Ротонос. Впрочем, перечислить всех невозможно.

170 бригад и экипажей удостоено звания коллектива коммунистического труда. Среди них — бригады В. А. Лущика, А. Н. Ченцовой, А. В. Русанова, Ю. Е. Накула, Ф. Ф. Скоробреха, А. И. Ушакова, М. С. Никитина, экипажи земснарядов К. Ю. Дробь и П. А. Тришкина. Члены этих коммунистических коллективов — неутомимые труженики, люди чистых помыслов и большой мечты, настоящие бойцы ударной стройки.

А. ВАРЮХИЧЕВ,
И. КОРОЛЕВ

ШТУРМ на Шексне

Ровно перестукивали колеса вагона, на маленьком коричневом столике купе неутомимо щелкали костяшки домино, за стенкой, под разнобой голосов, весело звенели стаканы. Эти привычные дорожные звуки не мешают думать о своем. Перелистывая томик Твардовского, мы думали о Шексне, куда лежал наш путь.

...В крутые памятные сроки
Я побывал на Ангаре,
Когда особая для стройки
Была задача на поре...

Мы тоже ехали на строительство Череповецкого гидроузла в самый решающий момент — накануне перекрытия реки Шексны.

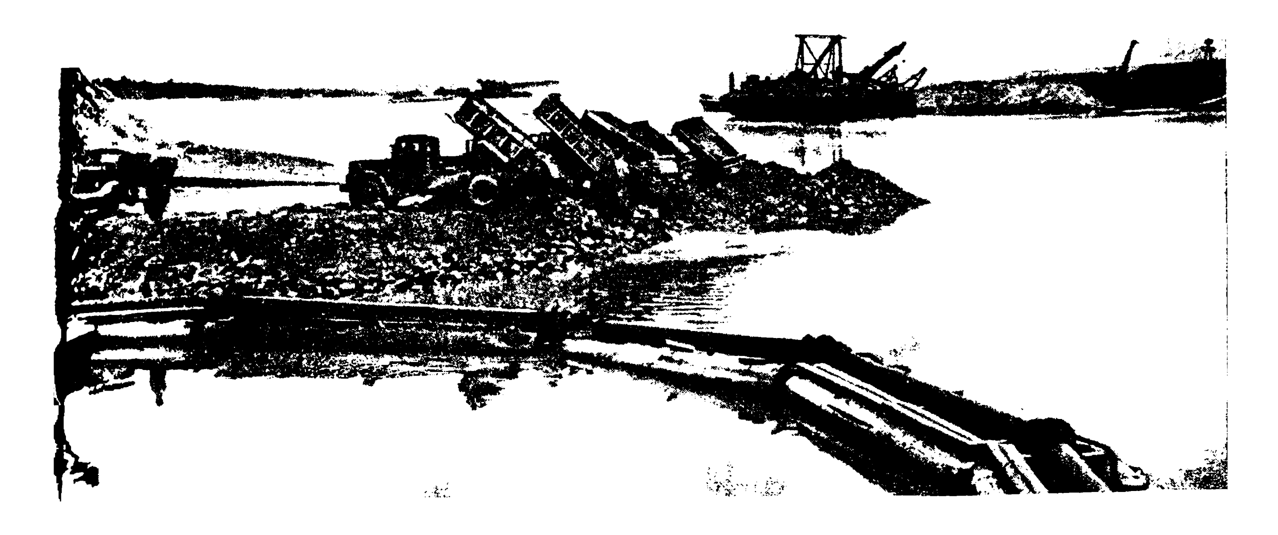
Шексна помнилась нам по давним впечатлениям, когда была она тихой, маленькой, ничем не примечательной железнодорожной станцией.

А сейчас... За окном вагона переливались электрические огни. Огненные точки то вытягивались длинной гирляндой вдоль берега реки, то сбивались в фантастический хоровод, а там, где была стройка, ночное небо перекрещивали лучи прожекторов.

Огни вплотную обступали нас, когда мы ехали на автобусе в поселок гидростроителей. Только к ним добавился дрожащий рокот мчавшихся мимо самосвалов и вязкое шипение шин по разбитой дороге.

Первые впечатления

— Значит, в сапогах приехали? Правильно, только голенища разогните, — такими словами встретил нас секретарь комитета ВЛКСМ строительства гидроузла Владимир Куликов. Сам он был одет в военную плащнакидку, доверху заляпанную грязью, и вы-



Перекрытие Шексны.

сокие резиновые сапоги. Его коренастая фигура, спокойные, проницательные глаза, приветливый голос и уверенный вид сразу же располагали к нему.

— Жить будете в вагончике. Я провожу вас. По пути зайдем в школу...

Сначала казалось, что он нарочно ведет по лужам, непроходимой грязи, какими-то одному ему известными переулками. Мол, это вам не асфальт, а стройка... Но когда мы постепенно огляделись, то поняли настоящий смысл его слов.

Всюду было жидкое месиво грязи, истоптанное гусеницами и колесами. Но на нее здесь не обращали внимания.

Из окон и раскрытой двери школы рабочей молодежи падали желтые квадраты света. В коридоре толпились парни и девушки, многие из них были в рабочей одежде — видимо, пришли сюда сразу после смены. Они оживленно обсуждали сдачу зачетов и совсем как мальчишки и девчонки волновались за каждого.

Володя разговаривал с директором школы.

— Покажите, пожалуйста, список тех, кто перестал посещать занятия?

Насупив брови, он внимательно изучал странички классного журнала. Отсеявшихся было много, и особенно в последние дни. В предпусковую пору люди работали на гидростанции по 12—16

часов без отдыха. Но у комсомольцев не должно быть скидок даже на усталость...

Обо всем этом он нам рассказывал позднее, в своей маленькой, скромной комнатке за столом, заваленном свежими газетами, листками «Комсомольского прожектора», «молниями» и книжками стихов.

— Когда начнется перекрытие? — повторил он наш вопрос. И задумчиво сказал:

— Приказ отдан.

Все начеку

...Чтоб разом протянуть
На приступ: люди — до души,
Борта машин и стрелы кранов,
И экскаваторов ковши...

Эти слова поэта как нельзя лучше характеризовали обстановку на строительстве Череповецкого гидроузла накануне 45-й годовщины Великого Октября. 29 октября начальник управления Волгобалтстроя Алексей Степанович Хмельницкий отдал приказ о подготовке и организации перекрытия реки Шексны.

...Как ни в чем не бывало, с ленивой плавностью несет свои воды красавица Шексна. Широкая, раздольная, с тихим плеском ласкается она к песчаным берегам, и горя ей нет до того, что люди посягают на ее вековечную вольность. Но там, где это посягательство становится особенно ощутимым, надменная красавица, не стесняясь, показывает свой строптивый нрав...

Более 300 метров в ширину и 9 метров в глубину имела река в районе Череповецкого гидроузла. Все последние месяцы строители сужали ее, укладывая с обоих берегов два узких каменных мыса — так называемый банкет. Сверху его прикрывали мелким гравием и песком. А уже к банкету с верхней стороны гидромеханизаторы намывали песочную плотину. Благодаря банкету ширина реки перед началом перекрытия не превышала 85 метров, а глубина уменьшилась до 4 метров. Это место называется прораном. Здесь-то и будет перекрыта Шексна.

Но река не собиралась спокойно ждать, когда люди набросят на нее узду. В районе узкого прорана скорость течения воды резко возросла. Начался частичный размыв дна.

Строители предусмотрели хитрость реки. В конце октября была закрыта Крохинская плотина, и в результате приточность воды в створе Череповецкого гидроузла уменьшилась на 540 тысяч ку-

бометров в час. Чтобы снизить ее еще, начался сброс воды из водохранилищ шлюзов в Черной гряде, Ковже, Ниловицах, Деревеньке, общим объемом более 30 миллионов кубометров. 2 ноября было намечено начать сужение прорана до 50 метров, что облегчит потом работы по перекрытию реки.

Перед тем, как полностью перекрыть реку, через узкую прорезь в низовой перемычке будет затоплена гидростанция. Земснаряды, экскаваторы и бульдозеры полностью разберут перемычки перед подводящим и отводящим каналами и создадут свободный проход водам Шексны через ГЭС.

Обычно для перекрытия больших рек сооружаются надежные наплавные мосты, по которым подвозятся железобетонные массивы, камень и сбрасываются в русло. Но проектировщики и строители Волгобалтстроя отказались от сооружения дорогостоящего и трудоемкого наплавного моста и решили перекрывать реку пионерным способом...

К этому уже было готово все заранее. Более пятидесяти «мазов» ждали сигнала, чтобы ринуться в наступление, обрушить с банкета в реку многотонный груз. На оба берега реки было подвезено около 30 тысяч кубометров камня и гравия. Возле этих холмов, как часовые, застыли экскаваторы. Подготовлены были и подъездные пути к банкетам.

Каждый день тщательно измерялась скорость течения реки в проране. Все готовилось обдуманно, как перед большим сражением.

...Все наготове. А поди-ка,
Встань поперек.
Загороди!..

Да, загородить полноводную северянку нелегко. И все же ни один человек из двухтысячного коллектива строителей гидроузла не сомневался в благополучном исходе мирного сражения.

Люди с горячими сердцами

Жизненная философия Ивана, нашего соседа по вагончику, была проста:

— За длинными рублями приехал, — с простодушной чистосердечностью пояснил он. — Да вот обратно собираюсь. Не стоят эти рубли, чтоб ради них месить грязь по колено, жить на колесах, не видеться с женой по месяцам...

— А как же другие? Тоже за этим приехали?

— Конечно, а зачем же еще?.. Впрочем, кто их знает. Может, некоторые любят бродячую жизнь.

Спорить с Иваном было бесполезно. Просто у нас сильнее появилось желание встретиться с людьми стройки и еще раз убедиться в том, что не хлебом единым сыт человек.

С утра стройка ошеломила нас своим многообразием.

...То был порыв души артельной,
Самозабвенной, нераздельной,—
В нем все слилось—ни дать,
ни взять:
И удаль русская мирская,
И с ней повадка заводская,
И строя воинского стать...

В какой уголок гидроузла ни загляни в эти дни, — всюду кипит напряженный труд. Над камерой ГЭС маячат на фоне осеннего серого неба журавлиные шеи подъемных кранов. Рокочут бульдозеры, фырчат самосвалы, сухо потрескивают, ослепляя вспышками, электроды в руках сварщиков металла, дымят костры, на которых греется асфальт.

На сооружении гидростанции работает в основном молодежь. И работами руководят молодые специалисты. Среди них — комсомольцы старший прораб гидроэлектростанции Александр Пигалев, старший прораб шлюза Евгений Нестеров, мастер Василий Палазов и многие другие командиры производства.

Люди, строящие гидроузел, приехали со всех концов страны: из Тотьмы и Новороссийска, Пензы и Одессы, Вельска и Ленинграда, Брянска и Казани...

...Хоть с бору, с сосенки народ,
Хоть сборный он, зато отборный,
Орел народ. Как в свой черед
Плечом надежным подопрет,—
Не подведет...

...Огромная вертикальная стрела крана-деррика задрожала от напряжения. Натужно загудел мотор, и трос пополз вверх, поднимая последнюю ферму временного железного моста. Мост должен быть готов к перекрытию, и бригады А. В. Жукова и М. Г. Клюйко торопятся смонтировать его.

А внизу, как падающие звезды, коротко вспыхивают огни электросварки. Бензорезчики срезают штыри креплений деревянной опалубки уже забетонированных участков стен камеры гидростанций.

Так производилась намывка плотины на Череповецком гидроузле

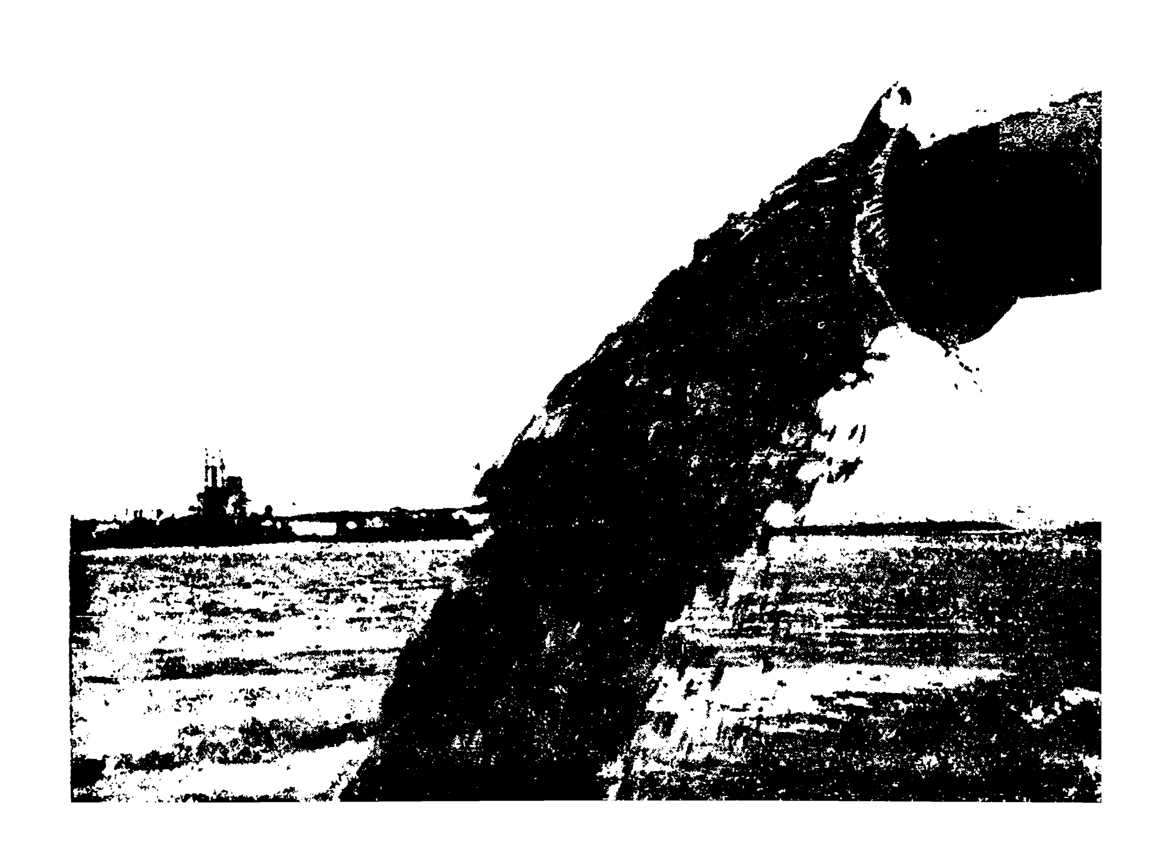
Заканчивается бетонирование левого откоса отводящего канала. Последний участок его, покрытый квадратами железной арматурной сетки, на глазах одевается в серую бетонную рубашку.

Молодой прораб Леонид Суслов так организовал арматурные работы на гидростанции, что они были полностью закончены до нужной отметки на сутки раньше графика. Он, как кубинец, поклялся ходить с бородой до полной победы — пока не будет выполнено обязательство. И вот сегодня, впервые за много дней свежевыбритый, Леонид вновь на строительной площадке.

— Только сейчас и можно полюбоваться гидростанцией, — оглядываясь вокруг, говорит он. — Скоро все скроется под водой. И только на полтора метра будут торчать бетонные «бычки».

Леонид показывает нам специальную монтажную площадку, где впоследствии будет собираться оборудование и агрегаты. А краны опустят их в машинный зал.

— Здесь будет шахта с лестницей для спуска обслуживающего персонала гидростанции. Сейчас в три смены идет бетонирование стен камеры ГЭС. Жидкий бетон лениво ползет из опрокинутого



кузова самосвала в железную бадью. Стрела крана приходит в движение. Бадья, взвившись вверх, раскачивается над зияющим отверстием блока.

— Давай, Славик, давай! — слышится звенящий девичий голос. Сигнальщица Люба Шмырева отчаянно машет руками машинисту крана Вячеславу Яковлеву. Машины с бетоном все подходят и подходят. И Славик, впервые сегодня работающий самостоятельно, очень волнуется. Стоило замешкаться ему у рычагов, как послышались недовольные голоса бетонщиц:

— Ты чего медленно подымаешь?

Заодно досталось и Любе: мол, нерасторопно подает сигналы. Возмущенная, она кубарем скатилась по косогору и с обидой зачастила:

— Он не шевелится, а я что сделаю?..

Действительно, боевое крещение выпало Вячеславу сегодня! Шурша о стенки бадьи, бетон сыплется в блок. Дрожаще завывают вибраторы, уплотняющие бетонную массу. Гигантский кран беспрекословно подчиняется немому языку жестов. Идет бетонирование.

А самосвалы везут песок, камень и гравий. Чтобы обеспечить перекрытие реки Шексны, необходимо было в самый кратчайший срок вывезти 50 тысяч кубометров этих материалов. А это значило, что каждый шофер должен делать за смену не менее 25 рейсов!

Вот почему 15 октября на собрании коллектива автобазы было принято обязательство: «Каждому водителю выполнить сменное задание не ниже, чем на 150 процентов».

Главный механик строительства гидроузла Савин рассказал нам о том, с каким напряжением соревновались механизаторы за право участвовать в перекрытии реки. Никто не хотел уступить первенство, и люди не раз ломали в те дни устоявшиеся представления о нормах выработки.

На тяжелом грунте — суглинке экскаваторщик комсомолец Алексей Панков выбирал за смену 700 кубометров вместо 350 по норме! А Геннадий Пыжик, Виктор Рылов, бульдозеристы Владимир Кузьмин, Николай Смирнов, Василий Хорев, Александр Калинкин...

Их было много, потому что все хотели получить право участвовать в перекрытии реки.

По два, по три сменных задания выполняли ежедневно водители самосвалов В. Ромашов, А. Лоза, К. Столяров, Ю. Вишняков, А. Быстров. И первыми в списке пятидесяти шести победителей в соревновании стояли Н. Пархоменко, К. Фомин, А. Быстров, И. Емельянов...

Савин увлеченно рассказывает о своих товарищах. Но и про него самого можно написать повесть. Он начинал работать на строительстве Волго-Балта слесарем, потом стал бригадиром слесарей-монтажников, начальником центральных ремонтных мастерских. А сейчас он успешно справляется со сложными обязанностями главного механика на строительстве гидроузла.

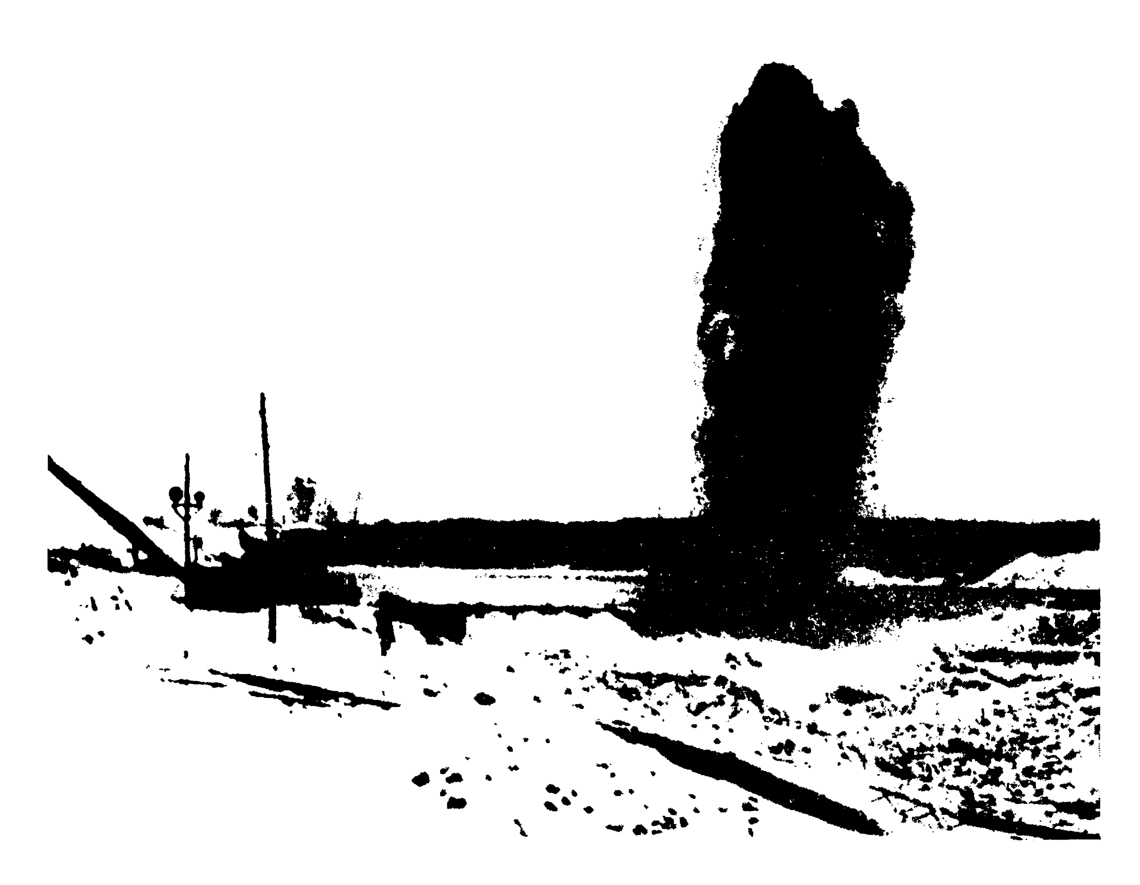
На стройке Савин окончил десятилетку, поступил заочно в Череповецкий лесомеханический техникум и самостоятельно прошел программу за два года до четвертого курса. На стройке приняли его в партию, а потом избрали секретарем парторганизации земляного прорабского участка. Этот участок держит переходящее Красное знамя строительства гидроузла.

...Одно из важнейших и наиболее трудоемких дел на строительстве гидростанции — сооружение понура. Эта наклонная плита перед гидростанцией не позволит воде подмыть дно. Строители должны были уложить на грунт бетон, на него — стеклоткань, битум, асфальт и снова бетон. Не случайно этот участок взял под особый контроль начальник строительства гидроузла Р. А. Мешорис.

...Постепенно смеркалось. Ночь всюду вступила в свои права, но только не здесь. Сильный свет множества прожекторов далеко отбросил темноту. Как и днем, стройка дышит рокотом бульдозеров и самосвалов, искрится вспышками электросварки. По всей широкой площадке понура пылают большие костры, на которых дымится в цистернах асфальт. Ближе к реке один из экскаваторов без устали грызет стальными челюстями грунт перемычки.

В эти часы несет вахту прославившийся еще на Волго-Доне земснаряд № 506. Он, самый мощный на трассе Волго-Балта, намывает плотину. На речной темной ряби играют его огни. Слышится шум всасываемой воды, звучат короткие обрывистые команды с мостика. Непрерывно бьет из трубы на вершине широкого холма фонтан песка с водой, поднятого с шекснинского дна. В стороне дремлет другой земснаряд — «Московский-9». Он бережет силы, чтобы размыть перемычку.

В ночное небо вплелись арматурные леса. И люди, работающие на них, кажутся в свете прожекторов таинственными волшебниками. И действительно, то, что делают они, под силу не каждому. На десять дней раньше срока выполнила свое обязательство, взятое в честь 45-й годовщины Октября, бригада арматурщиков А. Кабанова. И сразу же одно звено с мастером В. Бурлием стало помогать арматурщикам, работавшим на гидростанции. А следующие дни дали новых героев — вся стройка узнала об отличной работе бригад А. Шоничева и В. Кургаева.



Взрыв перемычки котлована Череповецкого гидроузла в день перекрытия Шексны.

Большая доля в трудовых победах принадлежит комсомольцам — электросварщикам Вале Разумеевой, Виктору Бухонину, Вале Милютиной, Валентину Субботину.

Труд рождал героев — людей, для которых честью и совестью стали комсомольский билет и комсомольская путевка.

...Стройка полыхала в ночи электрическими огнями. И на фоне этих огней, непрерывно движущихся машин, костров, дымящих возле понура, мы увидели на краю высокого обрыва парня и девушку. Видимо, не впервые пришли они сюда, и все же стояли, как зачарованные. Стояли молча, неподвижно, взявшись за руки, и их статные фигуры казались отлитыми из чугуна. Видимо, крепкими нитями привязала их стройка, что даже и для коротких встреч они не ищут другого места.

Возвращаясь в поселок, мы встретили секретаря партбюро строительства гидроузла. На наш вопрос: где Куликов, он ответил:

— В клубе. Готовят праздничный концерт. И еще он хотел встретиться с дружинниками.

И он зашагал дальше, тяжело выдергивая ноги из хлюпающей грязи. Значит, завтра как всегда в срок появятся «Молния» или листок «Комсомольского прожектора», рассказывающие о новых героях труда.

Совет командиров

...Все службы стройки там сидели —
Воды, земли, колес, дорог.
Но всем уже речам о деле
Как перед боем срок истек...

Последняя планерка была похожа на короткий совет командиров перед решающим сражением.

6 часов вечера. В левом углу кабинета Мешориса на коричневой подставке, накрытой кумачом, белеет гипсовый бюст Ленина. Справа, над сейфом, — схема Череповецкой ГЭС. За длинным столом — начальники служб.

— Сколько за сутки уложено бетона? — спрашивает главный инженер Волгобалтстроя П. Д. Батунер старшего прораба гидростанции Александра Пигалева.

— Сто восемьдесят кубов.

Александр поднялся — сухощавый, черноволосый, с воспаленными от недосыпания глазами. В последнее время его днем и ночью можно было видеть на строительной площадке. Он находу отдавал распоряжения, ругался по телефону с теми, кто задерживал строительные материалы, успевал побывать у бетонщиков, арматурщиков, плотников, сварщиков. И вот сейчас он докладывает о результатах напряженной работы за день. Докладывает коротко, четко, чтобы, получив новое задание, наскоро перекусить в столовой и вновь отправиться на гидростанцию.

— Начать бетонировать раздельную стенку, — в густом баритоне Батунера слышится приказ. — Запишите: сегодня, с семи вечера.

— Чего еще вам не хватает? — спрашивает Пигалева Хмельницкий.

— Нужен брус на временный мост.

— Сколько у вас бруса? — поворачивается Хмельницкий к начальнику отдела снабжения.

— Алексей Степанович, нам лес нечем возить, — вместо ответа сказал тот.

— Сколько у вас бруса?

— Алексей Степанович, кран забрали.

Начальник Волгобалтстроя хмурится:

— Я вам про Америку, а вы мне про Африку. Говорите: сколько у вас бруса?

— Тридцать кубов дали сегодня.

— Мало.

— Сто двадцать нужно на мост, — вмешивается в разговор Мешорис.

В голосе Хмельницкого начинают звенеть металлические нотки:

— Мы с вами две недели назад говорили об этом, — сверлит он глазами начальника отдела снабжения. — Пора кончать волокиту. Вы теперь один можете сорвать перекрытие. Запишите: в течение трех дней выдать брус и доски.

Потом строители предложили представителю областного автотреста объяснить, почему подводят весь коллектив шоферы автоколонны, прибывшей из Вологды.

Пожилой, солидный мужчина с пухлыми белыми руками начал путанно говорить об «антогонизмах» между шоферами.

Строители из вежливости не перебивали его. Но как только он закончил, снова непреклонно прозвучал вопрос:

— Когда вы будете вывозить в сутки вместо 30 кубометров 400? Что конкретно вы предприняли?

Представитель треста не ответил на этот вопрос. Батунер сурово заметил:

— Требуется немедленно выправлять положение.

Планерка закончилась словом, которого так ждали строители:

— Начинаем!

Это означало — завтра начало штурма.

Перекрытие началось

2 ноября в 12 часов дня на банкет с правого берега пошли машины. Впереди «МАЗ» под номером 64-71. Его вел Константин Фомин. Под ожидающими взглядами десятков глаз машина зашла на банкет, развернулась и стала пятиться к воде. Вот она остановилась, распахнулась дверца кабины. Константин, высунувшись наполовину, нажал рычаг. Кузов вздыбился. С лязгом, грохотом, плеском полетели вниз камни. Первые из многих тысяч тонн, ко-

торые должна поглотить Шексна. Не успел отойти самосвал Константина Фомина, как мощный бульдозер расчистил место для следующей машины. И перекрытие реки началось!

Свергали в воду самосвалы
Свой груз — казалось, там — гора.
Как в прорву все...

Но люди были упрямы. Самосвалы шли, шли и шли. Рядом с Константином Фоминым без отдыха работали его товарищи — Николай Пархоменко, Юрий Свендер, Илья Болотов, Клавдий Виноградов, Вениамин Беляев, Борис Еремеев.

Через двое суток ширина прорана сократилась до пятидесяти метров.

* * *

Прошло немного более полугода с того дня, когда коллектив Череповецкого гидроузла торжественно рапортовал проходившему в Москве Пленуму ЦК КПСС о перекрытии реки Шексны и пропуске воды через гидроэлектростанцию. А строители уже были свидетелями другого большого события: в строй действующих вступил шлюз № 7.

Там, где своенравная Шексна наступала на заросшие пустынные берега, встал красавец-шлюз, оборудованный по последнему слову техники. Человек подчинил стихию своей воле. Воды реки Шексны пошли по новому руслу...

За два часа до торжественного пуска шлюза в комитет комсомола стройки позвонили из Центрального радио. К телефону подошел секретарь комитета ВЛКСМ Владимир Куликов.

— Как относятся строители к новой победе советских космонавтов в покорении Вселенной? — спрашивали из Москвы.

— У нас сегодня большой праздник, — ответил Куликов. — Мы рады, что он совпал с праздником всего советского народа: от имени строителей приветствую героев космических трасс и приглашаю их к нам в гости.

Гулом машин рокочет стройка. Кивают стальными шеями величественные краны. Плещутся о бетонные преграды волны рождающегося моря. Шумит людской прибой на строительной площадке у верхней головы шлюза. Время приближается к полудню.

Со стороны Череповца по старому руслу Шексны к гидроузлу подходят два теплохода. В гости к строителям прибыли трудящиеся города металлургов. Их призывно приветствует флагами и красочными лозунгами стройка. Беспрерывным потоком от поселка идут те, чьими руками ковалась победа на берегах Шексны.

Далеко позади остались дни, когда на Шексне появились люди со скромным запасом инструментов и горячими сердцами в

груди. Но помнят строители те дни. Бригаде Константина Веселова первой удалось отвоевать у воды клочок сухого грунта под бетонную подготовку здания ГЭС. И тогда, при тридцатиградусном морозе, арматурщики, плотники, бетонщики штурмовали один блок за другим, а монтажники поднимали гигантские стрелы кранов-дерриков. Люди всех специальностей несли трудовую вахту.

В борьбе со стихией ковалась победа, рождались герои. Волгобалтовцы с гордостью рассказывают о них. Имена членов бригад арматурщиков А. Шоничева и В. Турутина, плотников Анастаса Беляева, водителей автомашин Константина Фомина, Николая Пархоменко, Клавдия Столярова, Алексея Чистякова, механизаторов Ивана Бушуева, Геннадия Сиротина, Ивана Колмакова, Бориса Смирнова, Александра Калинкина, рабочих из бригады Нины Вересовой пользовались на стройке заслуженной славой и уважением.

В 14 часов в обводный канал верхнего бьефа входит красавец-теплоход «Менделеев». По трапу на строительную площадку спускаются представители партийных организаций области и города Череповца, руководители Волгобалтстроя и гидроузла. Гремит духовой оркестр.

Открывается митинг. Начальник строительного управления № 419 Р. А. Мешорис докладывает, что коллектив гидроузла с честью выполнил задание партии и правительства.

В 15 часов к воротам верхней головы шлюза подходит теплоход «Менделеев». Оркестр исполняет Гимн Советского Союза. Секретарь обкома КПСС А. С. Дрыгин разрезает ленточку. Путь открыт! Украшенные разноцветными флагами суда медленно заходят в шлюз. В воздухе между башнями трепещется транспарант: «В добрый путь, счастливого плавания!»

Шумят о бетонные преграды волны нового моря. Взлетают в воздух разноцветные ракеты. К Череповцу и Белозерску через шлюз прошли первые суда.



Н. ЗАДУМКИН

ЗЕМЛЕПРОХОДЦЫ

1

На палубу землепроходческого корабля грохнулись тяжелые сапоги, на спинку расшатанного стула упала видавшая виды темно-синяя спецовка.

— Будете вроде как за матроса, — сказал начальник земснаряда Кондрат Дробь. — Чтобы даже немного узнать наших людей, иметь представление об их нелегком труде, действительно, надо пожить вместе с ними.

По голубому небу неумолимо катилось солнце, отражаясь желтым пятном в кофейной воде Волго-Балта. Где-то на высоких, некогда лесистых берегах, таилась в пахучей траве алая земляника. Всего полчаса назад, прежде чем меня перевезли на лодке на земснаряд, я собирал ее. Но теперь я не думал обо всем этом. Передо мной стоял выше среднего роста темноволосый со светло-карими глазами еще молодой человек и давал советы по технике безопасности.

— Главное, не соваться туда, где электроприборы, беречься на рыхлительной раме, ну, а за борт упасть можно только при желании. И еще...

— Помилуйте, Кондрат Юзефович, я не только со всем этим не знаком, но даже понятия не имею, что здесь должен делать матрос.

— Ну, хотя бы помогайте тому, кому делать нечего, — улыбнулся начальник земснаряда и серьезно добавил: — Только таких

у нас не было, нет и не будет. Снаряд — это как бы часовой механизм. Вынь одну деталь, и он остановится.

Когда я прибыл на триста одиннадцатый земснаряд, экипаж его снимал последнюю перемычку для спрямления канала. Фреза работала на пятиметровой глубине, где проходила труднодоступная каменная гряда.

Последняя перемычка, последние тысячи грунта предстояло вынуть триста одиннадцатому. А было их...

2

Было их много, очень много этих перемычек и кубов вынутого грунта. Волго-Дон, Горький, намыв дамбы в Костроме, и, наконец, Волго-Балт — вот славный путь триста одиннадцатого. Большинство членов экипажа вместе со снарядом прошли его. И одним из них является Кондрат Юзефович Дробь, сын крестьянина-бедняка из-подо Львова. Его трудовой и жизненный путь не был усыпан розами. Отслужив в Советской Армии, он подался на строительство Волго-Дона. Работал сначала матросом на земснаряде, учился, стал механиком, потом багермейстером. На Волго-Балте был старшим багермейстером, а потом ему оказали высокое доверие и назначили начальником земснаряда.

Кондрату Дробь тридцать четыре года. Он немногословен, широколиц, на высоком лбу залегли ранние складки, а глаза искрящиеся, от которых, когда он улыбается, расходятся к вискам светлые лучики.

— Что я, — просто говорит он, — вот члены экипажа — это трудяги. Вон идет старший механик, кстати, вологжанин Владимир Иванович Анахин. Орден Трудового Красного Знамени за Волго-Дон отхватил. Герой! Или, скажем, багермейстер Александр Павлович Кислягин. Коммунист. Одиннадцать лет работает гидромеханизатором. Так вместе с семьей и кочует со стройки на стройку. Считаю, что кроме Виктора Григорьевича Голикова нет на всем канале лучше электротехника. Учится в вечерней школе. Успевает везде. А багермейстеры Николай Павлович Митрошкин, Юрий Алексеевич Акимов, Мстислав Яковлевич Рыбаков, гидротехник Дмитрий Александрович Остриков, машинист механического оборудования Николай Краснов, машинисты электрооборудования Геннадий Николаевич Кожушкин и Регина Симоновна Добровольская, речные рабочие Екатерина Васильевна Кислягина, жена багермейстера, Вера Ивановна Макарова, Валентина Павловна Дураченко... Э, что там рассказывать. Одним словом, как в песне поется, экипаж машины боевой!

3

Особенно памятен всем членам земснаряда 1963 год. Именно тогда экипажу триста одиннадцатого было присвоено звание коллектива коммунистического труда.

Грязный омут. Старые петровские шлюзы, заложенные валунами. Глинистый грунт, шлюзы надо «разобрать». Самый трудный участок работы на всем канале. То и дело, как тяжкий вздох, как стон, разносилось:

— Лопнула фреза!..

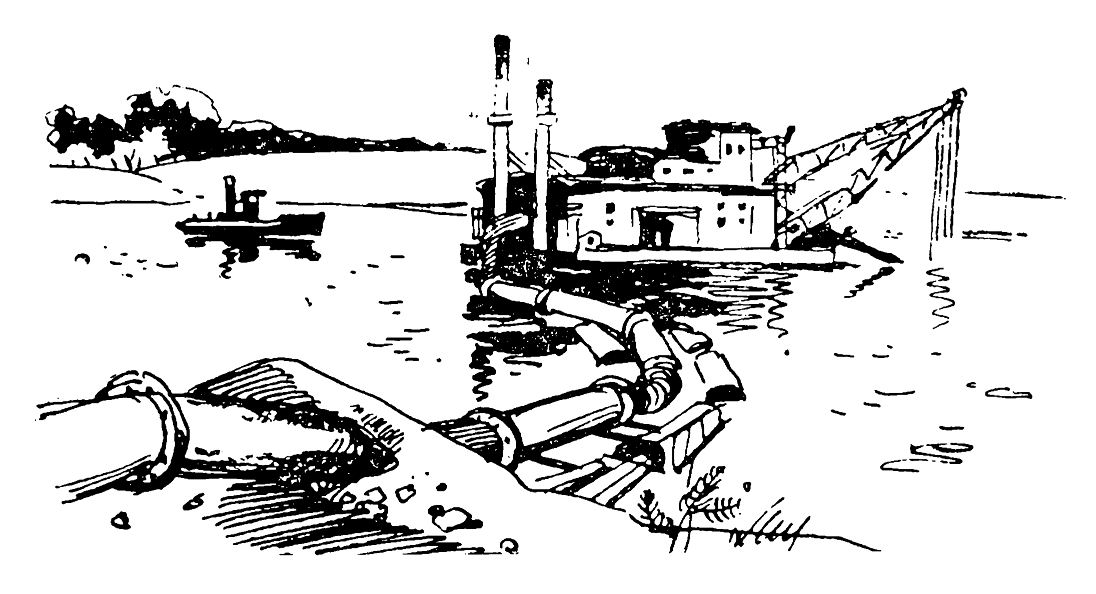
— Вышла из строя всасывающая линия!..

— Порвались шаровые соединения и гофрированные шланги плавучего пульповода!..

В каждом подобном случае начиналась лихорадочная работа по устранению неисправности. Порой люди не уходили со снаряда смену, две, сутки, но выполняли норму.

Мне часто приходится повторять: «земснаряд», «пульповоды» и т. п. Но что же из себя представляет землесосный снаряд? Впервые, когда я его увидел, он показался небольшим кораблем, который может передвигаться по воде и работать на берегу. В подводной части его, впереди, на рыхлительной раме, вращается огромная фреза, которая вгрызается в грунт, разрыхляет его и перемешивает с водой. Эту-то мешанину и называют пульпой. Мощный насос втягивает пульпу огромного диаметра в трубу и по пульповоду гонит ее на берег, в болото или озерко, иногда за два километра от снаряда.

Мощность земснарядов бывает разной. Триста одиннадцатый, например, за один час может выбросить из котлована триста кубометров пульпы. На нем установлен электродвигатель в 864 киловатта. Имеется и гидромонитор, который включают, когда встречаются тяжелые грунты или надо сделать особенно глубокую выемку.





Р. С. ДОБРОВОЛЬСКАЯ,
машинист электрооборудования
земснаряда 311

...Ох, уж эти старые петровские шлюзы! Однажды большой валун застрял во всасывающей трубе, что проходит внутри рыхлительной рамы, то есть от фрезы до рабочего колеса. Что делать? Ведь камень, через трубу, как, скажем, пулю через канал ствола ружья, шомполом не протолкнешь. Кондрат Дробь принял такое решение. Он подозвал электросварщика Дмитрия Острикова и сказал:

— Твоя очередь выручать.

— Резать?

— Да.

Не один час трудился Остриков, прежде чем на металлической трубе вырезал тот участок, где застрял камень. Валун был извлечен, а на место огромного отверстия тот же Остриков наложил металлическую «заплату». Земснаряд заработал вновь.

Триста одиннадцатый работал и в зимних условиях. А чтобы вокруг снаряда не замерзала вода, гидромеханизаторы с помощью специальных потокообразователей создали постоянное движение воды вокруг земснаряда. А коль снаряд работал и зимой, то, естественно, происходили поломки и в это время.

Как-то уже в конце смены произошла серьезная авария берегового пульповода. Была суббота. Монтажная бригада отказалась исправлять поломку. Но ведь не простаивать снаряду до понедельника. Кондрат Дробь испытующе посмотрел на свою команду. Все молчали. Наконец, коммунист Кислягин, не говоря ни слова, стал спускаться с борта снаряда в шлюпку. Его намерение было очевидно всем... За ним шагнул еще один член экипажа, потом второй, третий...



В. Г. ГОЛИКОВ,
электротехник земснаряда 311.

Только глубокой ночью авария была устранена. В обледенелой одежде, страшно уставшие, гидромеханизаторы направились в поселок Водораздел. Зато их снаряд работал, строил канал без простоя. Они знали, что и те люди из экипажа, что сменили их, поступили бы точно так же.

4

Вы знаете, сколько требуется времени, чтобы заменить выбывшую из строя фрезу земснаряда? Фрезеровщик завода на своем станке это сделает за несколько секунд. А вот на земснаряде на эту операцию уходит восемь-десять часов. Такова уж на снаряде особенная фреза. Весит она, ох, многовато пудов.

Два слова о фрезах. До 1963 года на земснарядах марки триста одиннадцатого применялись фрезы открытого типа и «моонзунд». Первая имеет пять лопастей, оснащенных зубьями. Она хороша на сыпучих грунтах и плоха на глинах. Вторая имеет пять съемных и несъемных лопастей. Ей покоряются средние и тяжелые суглинки, или, выражаясь языком гидромеханизаторов, грунты четвертой и пятой категорий.

Но бывают такие грунты, что обе эти фрезы оказываются бессильными. Триста одиннадцатый и встретился с ними на одной

из трасс канала. Не помог ни гидромонитор, ни взрывники. Крепко задумались гидромеханизаторы.

Помогли им ученые. По конструкции инженера Горина в мастерских Волго-Балта была изготовлена новая фреза ложкообразной формы. Она была переделана из фрезы открытого типа и имела три лопасти.

— Испытывать ее вам, — сказали Кондрату Дробь.

Испытания новой фрезы прошли весьма успешно. Правда, чтобы она хорошо работала, пришлось несколько модернизировать раму земснаряда. Эту операцию провел сам экипаж.

Дальше — больше. В короткий срок Кондрат Дробь успешно освоил технологию разработки тяжелых глин рефулерным способом, а зимой обеспечил устойчивую работу уже усовершенствованного землесосного корабля. Все это позволило намного перекрывать плановую мощность снаряда. Если в 1962 году экипаж выполнил задание на 109 процентов, то в 1963 году — на 135. Качество работы — только отличное.

5

На триста одиннадцатом мне довелось пробыть несколько дней. Я близко познакомился со многими членами его экипажа, немного познал их нелегкий, но такой нужный стране труд. Живут они дружно, работают слаженно, отдыхают весело. Это очень простые и одновременно суровые люди. Недаром говорят, что каждая профессия накладывает на человека свой отпечаток.

— К двум миллионам кубиков подбираемся, — с гордостью сказал как-то багермейстер Кислягин.

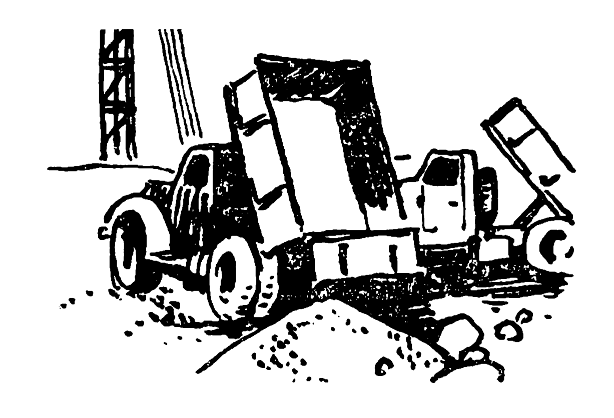
Это значило, что за время работы на Волго-Балте земснаряд вынул такое количество грунта. Если бы уложить его в одно место, то образовалась бы внушительная гора. В тот миг я подумал: да, советский человек может не только срывать, но и воздвигать горы, осушать и создавать моря. Это — в его силах.

Сил и упорства у экипажа триста одиннадцатого много. Большие мечты живут в их сердцах. Но одна-единственная присуща всем. Ее-то и выразил механик Владимир Анахин:

— Не строить мы не можем. Вот завершим тут дела и вместе с семьями на новые места. Куда? Готовы всюду.

Счастливого пути вам, землепроходцы!

Ю. ЗАВЕРТКИН



«БЕТОННАЯ» НОЧЬ

Это кажется было уже давно. Трое суток мы по-черепашьи плыли старой Мариинской водной системой. На 26 шлюзе нас встретила машина. По асфальтированной дороге «с ветерком» домчались до Вытегры. Вот он — новый шлюз, железобетонный, могучий, набитый судами. Высоту увеличивают огромные башни. Вода с ревом врывается в шлюз. Настоящий водопад!

...Мы, студенты Вологодского пединститута, живем теперь здесь, в белом поселке у шлюза. Равняем откосы, которые помогают удерживать стены и воду шлюза. Сначала доставалось. Жгло солнце, с плеч слезала кожа, с непривычки на ладонях лопались мозоли. Мы с трудом выволакивали из глины трехпудовые сапоги, когда они наполнялись глинистой слякотью, снимали их, работали босиком, увязая выше колен. Но не сдавались. В эти дни мы вспоминали вновь и вновь: «Павке Корчагину было куда тяжелее!»

Теперь «отполированные» откосы радуют глаз зелеными квадратами из дерновых полосок. Радуют каждый раз гудки теплоходов, идущих широким каналом.

Теперь мы делаем берега канала. Где вязнет бульдозер, где не достанет стрела экскаватора, — там необходима лопата. И мы брались за лопаты. Но хотелось настоящего дела...

Нашу студенческую бригаду стали уважать за упорство. На собрании строителей первого шлюза бригадир Вячеслав Нестеров высказал общее мнение: сдать шлюз ко Дню строителя. Выступала Наташа Целовко из Житомира (она бригадир девчат с Украины), выступали ребята из Минска, ленинградцы и одесситы. Всем хотелось большой работы...

Мастер Федор Кукушкин сообщил:

— В ночь бетонировать будем. Надо вашу бригаду на прорыв. На тот берег!

И вот мы шагаем навстречу ночи. Едва видны силуэты четырех башен. Шумит вода, заполняющая шлюз. В темных тучах проглядывает луна, мигают звезды. В такую ночь хорошо бы сидеть на берегу лесной речушки у догорающего оранжевого костра...

Вдруг из-за откоса у моста вспыхнули фары, полукругом осветив небо. Два бульдозера шли впереди, прокладывая путь ЗИЛам. Столбы света вырывали из темноты неясные фигуры парней в фуфайках и сапогах.

Машины буксовали. Бульдозеры подталкивали уставшие самосвалы к откосу, расчерченному ровными прямоугольниками опалубки с железными решетками посередине. Поднимались с четырехтонным грузом кузова. Полузастывший бетон нехотя сползал серыми глыбами. Глухо звенели о решетки камни.

Мы подхватывали лопатами густой бетон. Он упирался, засасывал лопаты. Было жарко, но стоило раздеться, как налетали комары, мошкара лезла в уши, в глаза, в нос. Нещадно скрежетали лопаты по камням.

Машины прибывали — их было больше, чем нас. Но было у нас, несмотря ни на что, хорошее чувство азарта. Оно усиливалось гулом моторов, словами мастера:

— Сегодня — большой бетон...

Это была пьянящая, настоящая работа.

Пока ЗИЛы совершали очередной рейс на бетонный завод в Белоусово, мы равняли бетон, не давая ему остынуть, затем «полировали» свежие плиты водой.

Бетон, бетон, бетон... В нем отразилась первая утренняя заря. Светало. Все меньше было видно решеток, все больше становилось плит, изготовленных нами прямо на берегу.

Мы сели перекурить. Над берегами клубился матовый туман... Онежские чайки летали над шлюзом. Они принесли на крыльях солнце.

Мы молча курили, мечтали. Но мечты снова отодвигались на задний план гуденьем самосвалов. И снова слышалось:

— Бетон пришел!

Снова начиналась схватка. И так до семи утра...

Июль 1962 года.

Т. СПИВАК

ПРОЩАЙ, СТАРАЯ МАРИИНКА!

«Эй, родившиеся в трехтысячном,
Удивительные умы!
Археологи ваши отыщут,
Где мы жили, что строили мы!»
Р. Рождественский.
«Письмо в XXX век».

ДВА самых обыкновенных воскресных утра, каких в году бывает 52. Между ними — двадцать девять месяцев. Первое утро — весна, второе — поздняя осень. И все же они очень похожи друг на друга эти два утра двух незабываемых дней. Поэты, писатели, авторы исторической прозы, для которых тема строительства Волго-Балта будет еще многие десятилетия служить источником вдохновения, будут начинать или заканчивать свои произведения событиями этих двух дней.

Первое утро. 21 мая 1961 года.

Этого дня ждали все: строители, речники, жители города и всей прилегающей к каналу местности. Ждали по-разному: с интересом, с желанием поскорее увидеть плоды своего многодневного труда, с любопытством, с радостью, что десять маленьких шлюзов-коробочек навсегда ушли под воду, а на их месте теперь будет всего два железобетонных великана. Кое-кто плохо скрывал сомнение и недоверие: справятся ли строители со своей задачей?

А они справились, вопреки трудностям зимы и последующего бездорожья, вопреки скептикам и шептунам. В это утро они приглашали всех желающих взглянуть на дела их рук и воли.

Вот почему, несмотря на пасмурное, сплошь затянутое низкими серыми тучами небо, на мелкий частый дождь, к строительной площадке первого шлюза шли и шли люди. Шли в одиночку, группами и целыми семьями. У многих на плечах дети. Так в дни всенародных торжеств собираются жители городов и сел на митинги и демонстрации, чтобы выразить свое единство и сплоченность.

Еще не закончено строительство башен управления, еще нет на пришлюзовых площадках (как нет и самих площадок) асфальта и цветов, еще берега канала не полностью оделись в свои бетонные и каменные одежды, а первый и второй шлюзы уже готовы пропускать суда.

Отзвучали традиционные поздравительные речи. Начальник главка «Морречстроя» С. С. Демешев заверил собравшихся, что волгобалтовцы и впредь будут с честью выполнять свои социалистические обязательства. Растаял в воздухе последний звук гимна. На какие-то доли секунды над площадкой устанавливается напряженная, звенящая тишина. И вдруг из громкоговорителя раздается:

— Внимание, на катере! Для вас зажжен зеленый семафор! Разрешаю выход из камеры.

И тотчас же из верхних ворот шлюза показывается форштевень белоснежного речного трамвая.

Падают на воду концы красной ленты. Катер, не останавливаясь, продолжает свой путь к водохранилищу.

Вслед за катером из шлюза выходят пассажирский теплоход «Волхов» и грузотеплоход «Луза».

— Счастливого вам плавания! — несется из репродукторов.

«Луза» отвечает долгим протяжным гудком. Это речники приветствуют первые вступающие в строй сооружения Волго-Балтийского канала...

Утро 2 ноября 1963 года.

Строительная площадка тринадцатой плотины. Небо хмурое. Холодные косматые тучи низко плывут над землей. Мелкий косой дождь больно хлещет лицо. Под ногами звонко чавкает грязь.

К площадке, обгоняя друг друга, лавируя между людьми и самосвалами, все подъезжают автобусы, грузотакси, легковые разных марок. Люди с шумом выходят из них, приветствуют, поздравляют друг друга. Воздух наполнен гулом сотен голосов.

Слышатся обрывки фраз:

— Все готово?

— Оркестр ждем...

— На перекрытие самых лучших бульдозеристов отобрали...

— Тебя прораб ищет...

Многие собравшиеся — в рабочей одежде. Они приехали сюда прямо с ночной смены. И хотя перекрытие реки ведет четыреста двадцать первое строительное управление, героями дня чувствуют себя здесь сегодня все. Каждый приехал на эту площадку с сознанием исполненного долга.

— Конечно, уложить за месяц более тысячи кубометров бетона было нелегко, — говорит своим спутникам начальник Новинкинского бетонного завода Василий Петрович Рогозин.—Но ведь без нас и Громыко ничего бы не сделал.

Федор Громыко — молодой прораб, с самого начала руководивший работами на водосбросе и плотине. Сегодня, несмотря на непогоду, он празднично наряден. Из-под распахнутого пальто виднеется белая рубашка с черным галстуком. Худощавое загорелое лицо выбрито до блеска. На рукаве —широкая красная повязка, на груди — мегафон. Он улыбается. Через несколько минут ему предстоит подать команду к началу перекрытия...

В очередном автобусе — многочисленная делегация речников. Большинство из них — ветераны флота. Для них этот день особенно знаменателен. Некоторые десятки лет водили суда по узкому извилистому коридору старого канала. Немало умения и выдержки требовалось от каждого, чтобы провести тяжелогруженый караван по бесконечной деревянной лестнице старой Мариинки. И вот пришло время навсегда проститься с ней.

Капитану теплохода «Казань» Михаилу Семеновичу Логинову знаком на старом пути каждый поворот, каждая мель и извилина. Тридцать лет ходил он от Ленинграда до Череповца.

— Каковы ваши планы на будущее, — спрашивают сейчас у Логинова.

— Плавать. — Капитан улыбается.—На новых судах по новому каналу...

Собираются сюда и жители окрестных сел. Вот группа журналистов окружила невысокого коренастого старика — Семена Ивановича Артамохина. Он оживленно рассказывает:

— Дед мой землекопом был. В середине прошлого века он участвовал в первой реконструкции канала. И отец всю жизнь Мариинке отдал. А я, когда совсем маленьким был, бегал смотреть, как бурлаки баржи тянут. Подрос — стал погонщиком лошадей, которые заменили людей на бичевнике. После революции до самой старости на Марковском гидроузле работал. Вот уж не думал, что старушку-Мариинку переживу. Ведь мне уже за три четверти века перевалило...

Перекрывая шум толпы, загремела медь оркестра. Начинается митинг. Открывающий его начальник стройуправления Бенсион Шнеерович Трахтман говорит о днях, предшествовавших сегодняшнему торжеству. Он называет хорошо знакомые имена лучших людей стройки. Это бригадир бригады коммунистического труда шоферов Владимир Лущик, механизаторы Михаил Романов, Глеб Полухин. Звучат и новые имена. Шофер Александр Брызга-

лов, экскаваторщик Антон Захарчук, бульдозерист Мамед Карабаев. Это люди, в жаркой схватке с природой ковавшие в течение многих дней сегодняшнюю победу.

Антон Захарчук стоит недалеко от трибуны. Невысокий, худощавый. Собрал к переносице черные полукружья бровей. Слушает. Ему приятно. Да и кому не бывает приятно услышать свое имя в числе героев. Хотя сам он не считает себя героем. Ничего такого особенного он не сделал. Полторы нормы в смену давал? Так что ж — экскаватор его хорошо работал. Тяжелые грунты были? Верно. Глина такая, что едва поддавалась ножу ковша. За несколько дней до перекрытия в подводящем к водосбросу канале нужно было вынуть шесть тысяч кубометров грунта. Сюда направили самых опытных механизаторов: Полухина, его и еще нескольких бульдозеристов. Даже на такой глине работать бы можно, если б не валуны. Они порой и в ковш не вмещались. Когда Антон обнаружил первый такой камень, на мгновение растерялся. Но только на мгновение. Следующие секунды механизаторы уже тащили троса. Из них сделали два чокера. Осторожно, чтоб не опрокинуть экскаватор, Антон проверил, прочно ли привязан камень, затем уже уверенно вынес его в отвал. Таким же способом расправился со всеми остальными валунами. А задание они все-таки выполнили в срок...

Взволнованно выступает бригадир бетонщиков Юрий Накул. Кто-то в толпе негромко замечает:

— Да, говорить Юрий не мастер. Зато работает как!

Работает комсомольско-молодежная бригада Накула действительно здорово. Ей было поручено изготовление железобетонных ящиков для крепления откосов. Ежедневно она делала два задания. После перекрытия бетонщики перейдут на укладку своих же ящиков в откосы и обязуются работать так же, как прежде.

Один оратор сменяет другого.

— Вы помните, товарищи, — говорит начальник строительства Алексей Степанович Хмельницкий, — когда мы пускали в эксплуатацию Череповецкий гидроузел, в космосе совершала свой беспримерный полет первая в мире женщина-космонавт, наша Чайка. Сегодня мы навсегда закрываем Мариинскую систему, а просторы Вселенной бороздит новое замечательное творение советских ученых — управляемый маневрирующий космический аппарат «Полет-1». Это же замечательное совпадение, товарищи!

Митинг окончен. Наступившую тишину тотчас разрывает протяжный гудок теплохода. Он несется над площадкой, над прибрежными лесами, летит далеко за холмы и перелески к древним селениям Вытегории, извещая о том, что «Иловля» — последнее

судно, совершающее свой рейс по старому каналу. Этот гудок — прощальная песня одряхлевшей Мариинке. В то же время он приветствует близкое рождение нового сына Балтики и Каспия — Волго-Балта.

Еще не замерли в воздухе последние звуки гудка, а в небо взмывает красная ракета. Это сигнал к наступлению. Железный строй бульдозеров врезается в грунт. За рычагами те, кого называл в своей речи Трахтман: Михаил Романов, Мамед Карабаев, Владимир Николюк, Казимир Мицкевич и другие. Какое сплетение имен и фамилий. Русский, казах, украинец и литовец. Все они сейчас выполняют одно общее задание советской страны.

Чем уже становится проран, тем большее волнение охватывает собравшихся на берегу. Так уж всегда бывает, что в торжественные минуты человек оглядывается на пройденный путь, на прожитые годы.

Более полвека назад начинал на Мариинке свою трудовую жизнь Георгий Михайлович Фомичев. Сейчас ему семьдесят пять, но, не взирая на возраст, он приехал из Ленинграда, чтобы в последний раз взглянуть на старую Мариинку. Его взгляд прикован к прорану, где обессилевшая река все еще пытается сопротивляться воле человека.

В эти минуты старик грустит о прошедшей молодости, о том, что не доведется ему уже водить суда по новой магистрали. Он поотечески завидует молодым, вот хотя бы этому пареньку, что стоит с ним рядом.

Михаил Орлов, сосед Фомичева, тоже не отрываясь, смотрит на все сужающийся проран. И ему есть о чем вспомнить. Правда, он еще очень молод, ему всего двадцать три года, и в этих краях он недавно. Приехал на Волго-Балт осенью 1962 года по комсомольской путевке. Здесь крановщиком стал. С тех пор и работал непрерывно на этой плотине.

«Еще несколько месяцев, — думает Михаил, — и Волго-Балт закончим. Наверно вот также торжественно и взволнованно будут встречать люди первый теплоход, который войдет в фарватер нового канала. А они, строители, будут в это время собираться в путь. Ведь еще так много нужно создать на земле...»

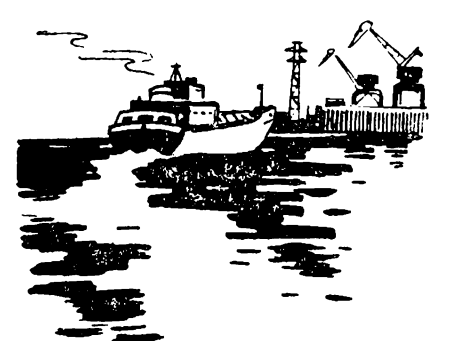
Мысли Михаила прерывает громкое «ура». Это сомкнулись берега. Небо прочерчивают три красные ракеты. Они возвещают о том, что полуторавековое существование Мариинской системы прекратилось.

— Прощай, старая Мариинка! — несется над плотиной. — Здравствуй, Волго-Балт. Тебя ждет вся страна.

* * *

В центре города Вытегры, на берегу старого русла канала, всегда можно встретить людей с блокнотами, фотоаппаратами, кинокамерами. Сюда приходят туристы, кинооператоры, журналисты, писатели, художники, чтобы посмотреть первый, а теперь и последний шлюз старой Мариинки. Первый — потому, что с него начиналась эта водная магистраль. Последний — потому, что он единственный из 39 шлюзов, который решено оставить на память потомкам о том времени, когда подобные сооружения считались высшим достижением технической мысли. Теперь это музейный экспонат, предмет истории, как стала историей и сама Мариинка.





ГОЛУБАЯ ДОРОГА

* * *

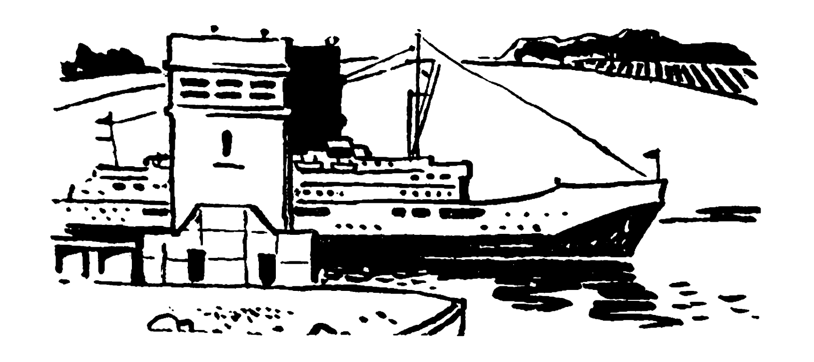
Осенью 1963 года в гостях у волгобалтстроевцев побывал московский композитор А. Кузнецов. Вдохновленный героическими делами строителей, он написал на слова местных авторов А. Бархатова и В. Степанова новую песню. Ее подхватили и распевали на всей трассе Волго-Балта. Ниже публикуется текст песни.

* * *

Комсомольцы, по трассе днем и ночью шагая,
Трудных дел не боялись — дружба им помогла.
Голубая дорога, огоньками сверкая,
По лесам и болотам широко пролегла.
Голубая дорога широко пролегла!

Шли к намеченной цели, с непогодами споря,
Молодые посланцы всей Советской земли.
Из Балтийского моря, из Каспийского моря,
Голубою дорогой здесь пройдут корабли.
Голубою дорогой здесь пройдут корабли.

Сыновья, эстафету от отцов принимая,
Дарят людям навеки этот чудо-канал,
Голубая дорога Вологодского края,
Всенародная стройка — это наш Волго-Балт.
Всенародная стройка — это наш Волго-Балт.



А. ФИЛАТОВ

Море юное,

Шексна, задумчивая северная красавица, спокойная, певучая, работящая. Нет, она не посягает на авторитет Волги, размеры не те, да и слава поменьше, но похожей на нее быть старается. Трудно, пожалуй, сыскать другую такую реку, как Шексна, которая бы подстать Волге-матушке, дала людям два огромных водохранилища, целых два моря.

Есть на Шексне село Никольское. Удивительное это место. Удивительное хотя бы потому, что, кроме самого села, здесь нет ничего никольского. Железнодорожная станция зовется Шексной, водная пристань — Усть-Угольским, а водохранилище, что разлилось на две с лишним сотни километров к северу от села, названо Череповецким. Названо не случайно. Оно носит имя молодого, быстро растущего города металлургов, снабжающего заводы северо-запада сталью, прокатом, города, где, как в сказке, за два, три десятка дней вырастает многоквартирный дом, города-порта, не только принимающего, но и строящего речные суда. Названо, хотя от Череповца до водохранилища целых 53 километра, а в переводе на язык пассажира, туриста — три часа езды на теплоходе. Но все эти 53 километра и две сотни морских километров — череповецкие. Многое, очень многое связывает их с городом, с металлургами, с череповецкими речниками.

Прежде, чем отправиться в путь по водохранилищу, хотелось бы вспомнить немного историю, рассказать о создателях моря Череповецкого, ведь оно — не дар природы, а результат героического труда советских людей.

ВОТ КАК ОНО РОДИЛОСЬ

Ранним утром 28 мая 1963 года водолазы, расчищавшие пазы донных отверстий плотины Череповецкого гидроузла от строительного мусора, доложили своему руководителю — начальнику первого экспедиционного отряда подводно-технических работ Б. П. Архирееву о том, что препятствий к спуску первого затвора плотины больше нет.

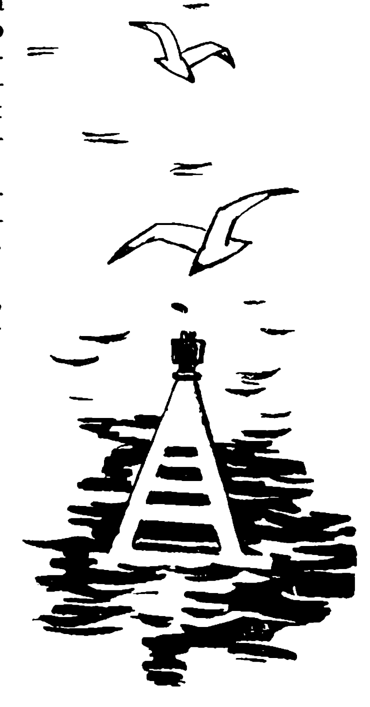
Зашевелились у порталов монтажники «Спецгидроэнергомонтажа». По команде бригадира А. В. Копылова они начали опускать вниз 110-тонную металлическую плиту, способную принять на себя огромное давление воды. Принять и выдержать!

Слабо всплеснула река, ударилась о металлическую кромку затвора и... отступила. Здесь ей пути уже не было.

море Череповецкое

29 мая встал на место еще один щит — номер третий. Остальные два: второй и четвертый решено было опускать вместе. Иначе трудно бы пришлось водолазам. Не устоять им на дне, не удержаться в ревущем потоке многоводной Шексны, устремленной в единственные узкие ворота. Наконец, настал волнующий миг перекрытия реки. 30 мая в 23 часа 15 минут Шексна была остановлена, море родилось. Родилось просто, буднично и почти без свидетелей. К тому дню ряды строителей поредели. Многие из них так и не увидели конечного результата своего труда. Сделав свое дело, строители ушли туда, где еще нет плотин и шлюзов, ушли, чтобы поставить их.

Сейчас дамбы, плотина кажутся небольшими, скромными, так как многое скрыто под водой. А ведь тут земли да камня наворочено немало. Все, что вложено в плотину и ее сооружения, было поплечу большому коллективу, оснащенному передовой техникой. Коллективу, называющемуся строительным управлением № 419, руководил которым Р. А. Мешорис.



ЦЕНЫ НЕТ ЭТИМ ЛЮДЯМ

Да, да, нет цены людям, построившим гидроузел и подарившим стране море. Вдумайтесь в эти цифры. Земляные работы, выполненные строителями Череповецкого

гидроузла, равны шести миллионам кубометров. Из них два миллиона кубометров грунта ушло в гидротехнические насыпи. Строителями уложено 175 тысяч кубометров железобетона и 180 тысяч кубометров фильтров дренажей и банкетов, смонтировано 3640 тонн металлоконструкций.

Успех дела решала техника. А работу машин и механизмов возглавил бывший монтажник С. Г. Тюрмаков. Почему бывший? Да потому, что он стал главным механиком управления. В столь стремительном взлете нет ничего необычного. Просто Тюрмаков любил технику, повышал свое образование, умел работать с людьми и считал строительство гидроузла самым главным для себя делом.

С уважением, с гордостью произносили строители имена экскаваторщиков Колмыкова, Хорева, Сиротина, Смирнова, Орлова, шоферов Мельникова, Пархоменко, Фомина, Смирнова, А. и В. Быстровых.

Добрым словом вспоминали строители своих помощников, прибывших на стройку в самую горячую пору, шоферов бригады, руководимой делегатом XXII съезда КПСС В. Лущиком, череповчан, вологжан, москвичей, ленинградцев, рижан, одесситов. Да всех разве перечтешь. А хотелось бы. Ведь каждый из них был настоящим героем, каждый вложил частицу своей души в сооружения гидроузла.

Вот вы попадаете в шлюз. Его размеры огромны. А ведь котлован под шлюз копали всего трое: Василий Суслов, Иван Лебедев и Иван Бушуев. Три экскаваторщика, в биографиях которых нет ничего необычного. Взять, к примеру, Ивана Ивановича Бушуева. В 1951 году приехал он на строительство гидроузла к сестре, так просто, погостить. Походил, полюбовался строительством, и дух захватило. Есть где развернуться рабочему человеку, где умение свое приложить. И остался. Копал подходной канал к ГЭС, грузил в карьерах глину, песок, вынимал и грузил грунт со дна отводящего канала. В монтаже верхних рабочих ворот шлюза и то участвовал.

А вот результатов труда шофера Алексея Чистякова сейчас и не разглядишь. Можно лишь представить, что там, где сейчас вода в каналах, когда-то была земля, и ее всю вывез на дамбы Алексей Чистяков вместе с товарищами.

На первый взгляд, работа у Алексея была не из веселых: от экскаватора в отвал и обратно. Так целый день, неделю, месяц, годы. Нудно, однообразно.

— Не скажите, — улыбался Чистяков, — живее и веселее, чем у нас, шоферов, работы нет. Мы же все время на людях, а че-



Молод канал, молоды его специалисты. На снимке: старший инженер-механик шлюза № 7 Н. М. Кузнецов.

ловек — он без общества жить не может. К тому же движение. Летишь все время вперед и вперед! Красота!

Для Чистякова гидроузел — дом родной. Здесь он родился, здесь вырос. Семьей, правда, обзавелся не здесь — в Белоруссии. В армии там служил. Приглянулась ему белорусска Соня. Взял и привез в Шексну. Сейчас у Чистякова сын растет — Юрий.

— По имени уже космонавт, — шутит Алексей. — Фамилия только не подходит. Но это пока. А там кто знает...

Экскаваторщики, шоферы — они в основном котлованы готовили, дамбы насыпали. А плотина, железобетонные стены шлюза — это уже не их дело. Здесь царями и богами были арматурщики, бетонщики. Как утес стоит сейчас плотина, приняв на себя напор Шексны. Стоит, как целое монолитное сооружение. А ведь когда-то на этом месте было пусто, голо. И был человек, положивший первый металлический стержень в основание плотины. Кто он, сейчас и не найдешь. Но профессия его известна — арматурщик. Бригада тоже — Шоничева Анатолия Ивановича.

Большая это была бригада, до девяноста человек, и дружная. Дело спорилось в руках арматурщиков. Первый стержень заложили они, последний тоже. Были в их коллективе ветераны, такие, как Виноградов, Малышев, у которых не один год жизни с гидроузлом связан. И молодежи работало немало. Приходили они в бригаду несмышленышами, а становились зрелыми мастерами. Ветераны их обучали, с желанием передавали свой опыт.

Как-то перед торжественными днями, посвященными перекрытию Шексны, мне пришлось разговаривать с двумя подружками, электросварщицами Феей Тюфяевой и Машей Авериной. Искал я тогда человека, заложившего первый стержень в основание плотины.

— Увольте, это не мы, — сразу же отказались подружки. — Мы позднее пришли в бригаду. Пришли и очень довольны. Собственно, здесь мы из ничего не умеющих делать превратились в электросварщиц.

Фея — имя-то какое мать придумала, будто и впрямь догадывалась, что ее дочь, как добрая фея, будет запросто, с улыбкой дарить людям целые электростанции, с шлюзами и морем впридачу.

Рассказывая о людях, строивших гидроузел, нельзя умолчать о монтажниках «Спецгидроэнергомонтажа». В Шексне работала бригада А. В. Копылова, которая участвовала в строительстве северных гидроэлектростанций. На Череповецкую плотину она приехала с Выгостроевской ГЭС из Карелии. Кроме ремонтно-аварийных затворов, о которых уже упоминалось, бригада Копылова монтировала щиты водослива. Они, конечно, полегче. Всего по пятьдесят тонн. Порталы, то есть временные подъемники, — тоже дело рук монтажников. На прощанье они установили козловой 250-тонный кран, который потом «управлялся» с затворами.

Легко открываются многотонные ворота шлюза, и потому, что сила ими ворочает колоссальная. А бежит она по проводам. Проводов этих, скрытых от глаз наблюдателя бетонными нишами, видимо-невидимо. Длина одних только кабелей, уложенных про-



Бакенщик?.. Нет, начальник дистанции, хозяин путевых огней Волго-Балта, как очень правильно сказал о своей новой специальности старый речник С. Н. Ахметин.

рабством В. А. Нечаева из Череповецкого управления «Севзапэлектромонтаж», пятнадцать километров. Электрикам пришлось присоединить к приборам, агрегатам, моторам управления шлюза около двенадцати тысяч концов провода.

КАКОЕ ЖЕ ОНО МОРЕ?

Многоводна и широка Шексна близ города. Но чем дальше на север, тем она уже и уже. А близ села Никольского и совсем скромной становится. Особенно после того, как ее плотиной перегородили. Но вот теплоход, на котором ты плывешь, совершает скачок вверх по шлюзу и... перед тобой не река уже, а водохранилище, искусственное море. Длина этого моря 265 километров. Что же касается ширины его, то здесь сразу и ответа не подыщешь. Таких причудливых берегов, как на Череповецком водохранилище, пожалуй, нигде не сыщешь. Взять, к примеру, соседнее Рыбинское. Оно как разлилось вширь, как откинуло берег от берега на десятки километров, так и держится этаким безбрежным пресноводным морем. У Череповецкого водохранилища такого размаха нет. Близ плотины оно море, как море. Есть где волнам разгуляться и пароходам разойтись. Да и глубина здесь приличная — до двадцати метров. Неподалеку от шлюза в Шексну впадала речка Чуровка, которую курица вброд могла перейти. А сейчас эта Чуровка двенадцать метров глубиной и своей ширью может потягаться с любой крупной рекой. Бороздят ее теплоходы, проносятся лодки.

По вечерам на берегах водохранилища, как изваяния, застывают над гладью воды рыбаки. Редко кто из них вернется без улова. Богато новое море рыбой, очень богато, ибо условия для ее размножения здесь просто идеальные.

Шесть километров до поселка Речная Сосновка тянется широкий разлив. Вот и поселок. С именем его многое связано. Ну, хотя бы то, что несколько лет шел отсюда на строительство металлургического завода и новых районов Череповца гравий. А где же теперь карьер? Его нет. Он честно отслужил свою службу. Вода залила те места, где совсем недавно день и ночь сновали машины, неумолчно уркали экскаваторы.

Наискось от поселка деревня Анисимово. Сейчас она на берегу и хорошо просматривается. А до создания водохранилища Анисимово стояло в стороне. Густые заросли леса скрывали деревню от взоров речников, туристов, пассажиров. Собственно, речникам тут было не до любований природой. За Анисимовым фарватер



*В. Д. ЧЕРЕПАНОВ,
капитан теплохода МО-70, первым открывший пассажирское движение по Череповецкому водохранилищу.*

сужался настолько, что получил прозвище «Мышьи тропки». Аварии пароходов здесь случались часто. Встретятся два судна и разойтись не могут. В «малую воду» в Сосновке ставили семафор. Он регулировал движение на этом отрезке.

Сейчас, конечно, об одностороннем движении близ Анисимова и не вспоминают, но сказать, что водохранилище здесь широкое — нельзя. Даже при полном его наполнении ширина водной дороги будет примерно километра полтора. К тому же чем дальше от Сосновки, тем она уже. А напротив пристани Ирма, в одиннадцати километрах от Череповецкого гидроузла, берег от берега находится в пятистах метрах.

Ирма — одно из красивейших мест на водохранилище. Когда-то у подножья горы, что так живописна, каждый год устраивались ярмарки. Со всей округи собирался сюда народ.

За Ирмой водохранилища как и не бывало. Снова река, спокойная, задумчивая. И так восемнадцать километров. Правда, река эта будет поглубже обычных рек. Даже в районе пристани Раменье, где водохранилище снова настойчиво начинает раздвигать берега и где глубина становится меньше, до дна двенадцать метров.

Интересно, что примерно в семи километрах от Ирмы, до образования водохранилища существовал шлюз с очень мрачным названием — Черная гряда. Видимо, не случайно так прозвали жители это место. Непроходимые мели на судоходной реке. Что может быть неприятнее?

Но с виду, как рассказывают старожилы, шлюз выглядел симпатично. Здесь стояла казарма, над которой шумели развесис-

тые, могучие тополя. Они приготовились стоять вечно. Но нет сейчас тополей, нет казармы, скрылись под водой остатки шлюза. Нет и гряды. Осталось только ее название. Да и оно со временем сотрется в памяти народа. Какая уж тут гряда, когда кругом гладь воды и десяток метров под килем.

Через сорок километров от Череповецкого шлюза на пути встречается большой остров. На нем когда-то стояла деревня Демидово. О ней сейчас напоминают кудрявые березки, одна из которых далеко шагнула в воду, да так и застыла в удивлении.

За островом начинается самый большой разлив. Здесь уже настоящее море. Правда, всей шири его пока не разглядишь. Ее скрывает затопленный лес. Даже пароходы идут здесь словно по просекам.

Широко разлилось водохранилище в районе бывших деревень Устье-Сизьмы, Ниловицы. Ширина его здесь более двадцати километров. А точную цифру и назвать трудно. Места здесь болотистые, низкие.



Красиво Череповецкое водохранилище при закате солнца.

Погуляв на просторе, шекснинские воды через двадцать четыре километра снова начинают сходиться в свои привычные берега.

На 72-м километре от водохранилища отходит Топорнинский канал — частица Северо-Двинской водной системы. За ним на берегу виднеются причалы Ивановского карьера, а в километре дальше — пристань Топорня. В районе пристани ширина водохранилища менее пятисот метров.

Интересное чувство овладевает тобой, когда доберешься до этих мест. Кажется, что ты все время поднимаешься в гору. Ведь знаешь, что вода имеет один горизонт, а впечатление подъема не исчезает. Может быть от того, что когда-то реке и впрямь приходилось здесь нелегко. Взять, к примеру, хотя бы Иванову голову. Тут она с порога на порог скакала. Сейчас Иванова голова почти вся затоплена, но рулевому надо ухо держать востро. Даже при полном заполнении моря глубина фарватера в этом месте будет всего 3—4 метра.

До пристани Горицы (она в 17-ти километрах от Топорни) водохранилище тянется узкой извилистой полосой. Затем немного расширяется, заливая бывшую пойму реки Шексны. До образования водохранилища близ деревни Вогнема река образовывала большую дугу. Сейчас для пароходов тут путь на четыре километра короче. Чтобы выпрямить фарватер, пришлось прорыть более, чем километровую выемку. Со временем близ Вогнемы будет построена пристань Новая Чайка.

В 121 километре от гидроузла, близ дер. Крохино, водохранилище до предела стиснуто берегами. Кажется еще немножко, и оно кончится. Но не тут-то было. Именно за Крохиным Череповецкое море предстает во всем величии. Белое озеро, став неотъемлемой частью водохранилища, придает ему настоящий морской вид. Далеко не каждый пароход рискнет пересекать его. Только большие теплоходы поплывут, минуя Белозерский отводный канал, прямой многокилометровой дорогой в Ковжу, а далее в Онежское озеро.

РАБОТАТЬ И РАБОТАТЬ ЕМУ НА ЛЮДЕЙ

Первоначальный объем водохранилища составил восемьсот миллионов кубометров. А потом он перешагнет за шесть миллиардов. Это же колоссальная сила! Воды Череповецкого моря станут крутить турбины. Энергия гидроэлектростанции побежит по проводам в цехи металлургического завода. Ею будут пользоваться сталевары, прокатчики, энергетики. Да и не только они. Гидростанция станет неотъемлемой частью энергетической системы нашего края.

Не менее важное значение Череповецкое море представляет как транспортная магистраль. Не случайно для Волго-Балта, частью которого является Череповецкое водохранилище, создается специальный флот. По нему теперь курсируют теплоходы грузоподъемностью 2700—5000 тонн. Они везут хлеб, уголь, соль, промышленное сырье и другие грузы для Карелии, Ленинграда, Мурманска. А в обратном направлении — с Кольского полуострова, из северных районов Вологодчины — идут апатиты, железная руда, лес. Да и сами берега водохранилища давали и будут давать стройкам области сотни тысяч тонн строительных материалов.

Люди создали Череповецкое водохранилище, людям оно и служит. Вместе с ними, нашими славными советскими тружениками, новое рукотворное море работает на коммунизм.





Рис. И. ЛАТИНСКОГО.



Двести шагов мужества

Это была обычная ночная вахта. Может быть, только мороз крепче, чем накануне, хватал за нос и уши. Но Володя Бобынцев улыбался. Он сибиряк. Мороз ему по душе. Завтра он обязательно прогуляется на лыжах.

Его мысли прерывает резкий металлический скрежет, и тотчас же под ногами начинает содрогаться стальное тело земснаряда. Тревожно мигает сигнал «стоп».

— Ну и забои, — с досадой думает Владимир. — Ни одна смена не обходится без «ЧП».

— Что-то застряло во втором обратном клапане. — Это говорит спустившийся в машинное отделение Володин друг — начальник смены Аркадий Скидоненко.

Объяснений не нужно. Двести шагов по обледенелому пульповоду. Внизу вода. Одно неверное движение... Аркадий молчит. Сегодня у него нет сил приказывать.

— Иду, — говорит Володя, направляясь к двери.

Десять, двадцать, сто коротких, осторожных шагов. Какими трудными кажутся они. Вдруг ночную темноту прорезает яркий луч. Это Аркадий повернул прожектор, чтобы облегчить путь друга.

Наконец, и задвижка. Один удар — и все будет в порядке.

Но случилось совсем не так, как предполагал Бобынцев. Задвижка почему-то открылась неполностью. Вода, вырвавшись сквозь узкое отверстие, с силой ударила ему в лицо. От неожиданности он едва удержался на ногах.

— Потокообразователь... — уже в следующую секунду пронеслось в мозгу.

Рядом с понтоном, прямо на воде, слегка покачивается небольшой механизм. Его глухое жужжание едва доносится до слуха Владимира. Но он знает, мотор работает. И он, пожалуй, сейчас главный во всем их сложном комплексе. Остановись хоть ненадолго потокообразователь — вода вокруг земснаряда немедленно превратится в ледовые тиски. Зажатый ими, земснаряд будет вынужден до самой весны стоять без действия.

Сейчас вода обрушила весь свой гнев на маленький беззащитный механизм, грозя его утопить. Нужно немедленно преградить путь фонтану.

Времени для размышлений нет. Владимир стягивает с себя телогрейку и вместе с ней бросается к отверстию.

Январская вода леденит тело. Но в яростной схватке с ней Бобынцев почти не чувствует холода. Отступать нельзя. И он, стиснув зубы, держится до тех пор, пока на помощь не приходят товарищи.

А дальше все идет своим чередом. Из пульповода извлекли огромный пень. Включили моторы, и земснаряд продолжал свое обычное движение вдоль забоя.

Володя направился в рубку, чтобы обогреться. А внизу, в двухстах шагах от земснаряда, глухо жужжал потокообразователь...

* * *



Этого дня ждали с нетерпением. Уложить первый кубометр бетона — означало одержать, наконец, победу над водой. А она преследовала их вот уже много дней. Это была даже не вода, а мутная, холодная жижица, в которой вязли и стыли ноги, обутые в резиновые сапоги. А люди выстаивали в ней по целой смене. Прораб Анатолий Гадзала ни разу не слышал ни одной жалобы. Каждый знал: так нужно. Сколько раз по вечерам, уходя домой, они надеялись, что завтра им будет легче, но утром все снова оказывалось затопленным. Насосы не успевали откачивать.

В таких условиях нужно было не просто углубить котлован, а сделать его по точно заданным отметкам. Порой приходилось брать в руки лопаты, хотя рядом стояли бульдозеры и экскаваторы. Механизмы тотчас же вязли в разжиженном грунте...

Но вот наконец-то небольшая площадка под первый блок готова... Перед началом бетонирования собрались все вместе. В руках Веселова прораб заметил пустую бутылку из-под водки.

— Это еще что? — строго спросил он. Пьянки в рабочее время раньше никогда не замечал.

— Не сердись, — виновато произнес бригадир. — Очень уж замерзли люди. На всех одна бутылка — по глотку досталось. Да и что ни говори, — праздник у нас сегодня.

— Еще раз увижу, не прощу. А бутылку давай сюда.

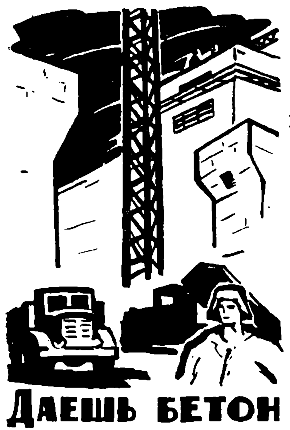
Он достал из кармана записную книжку, вырвал чистый листок. Рабочие с интересом наблюдали за ним. Анатолий начал писать: «Первый кубометр бетона в здание Череповецкой ГЭС

уложила бригада Константина Веселова в составе...» Далее следовали фамилии всех членов бригады. Закончив писать, он свернул бумажку трубочкой, опустил ее в бутылку, плотно закупорил и положил на грунт в том месте, где через несколько минут должен был лечь бетон.

— Пусть на память потомкам, — сказал он и улыбнулся.

— Пусть на память, — задумчиво повторил бригадир, и все направились принимать первую машину с раствором.

* * *



— Иван, вставай, слышишь, — Александр почти кричит, яростно тряся товарища за плечо. — Да проснись же ты, наконец!

— Ну что тебе? — не открывая глаз, сонно ворчит тот. — Дай хоть сегодня поспать. Праздник ведь.

Русанов опускает руку и несколько минут стоит молча. Все верно. Праздник. Воскресенье, совпавшее с 46-й годовщиной Советской Армии. Для них с Иваном это особенно близкий праздник — совсем недавно они сняли с себя военную форму.

Верно и то, что Иван хочет спать. Всю неделю тянули по полторы-две смены. А этот вчера еще прямо с работы на свадьбу попал. Вернулся, конечно, поздно. Александру жаль будить его. Но блок держать не станешь. И он снова тормошит друга. Иван, наконец, вскакивает.

— Ну что у тебя там горит? — сердится он.

— Бетон идет. Машин не хватает. Одевайся, поехали.

Последние остатки сна исчезают. Как же он не понял сразу, что без крайней надобности бригадир не стал бы его поднимать.

— Ты иди, я сейчас, — Иван берет полотенце и бежит в умывалку.

— Сегодня по-военному! Пятнадцать минут на сборы, — кричит ему вслед Александр.

— Бетон, бетон, бетон... Когда же это кончится? — думает он, садясь в машину.

За этот год его бригада перевезла более 30 тысяч кубометров бетона. Он может смело сказать: шестой шлюз — это и их детище. Финиш близко. До пуска осталось три месяца. Но чем ближе этот долгожданный день, тем напряженнее работа. Впрочем раньше тоже нелегко было. Когда у Гадзалы летом на верхнем прича-

ле шел бетон, Николай Кочетов несколько смен подряд не вылезал из машины.

Да разве только Кочетов. А сам он... О себе Александр думать не любит. Он бригадир. С него и весь спрос. А ребята в бригаде молодцы. Вот хотя бы Виктор Судаков. Три группы шоферов обучил на курсах. Как только закончил свою преподавательскую деятельность, вернулся в бригаду. А мог и не вернуться. Предлагали другую работу, более спокойную и выгодную.

Ивана ему сегодня жаль. Не отдохнул. Но он поймет.

Вот и завод. Александр сходу ставит машину под загрузку. Какой короткий и до мельчайших подробностей знакомый путь. Пятьсот метров, поворот, спуск в котлован.

— Даешь бетон, бригадир! Мы уже ждем! — несется ему навстречу.

Он приветливо машет ребятам рукой, нажимает рычаг, и раствор с шумом выливается из опрокинутого кузова. Можно и в обратный путь. А у завода уже стоит самосвал Ивана...

Последний кубометр укладывали ночью. Русанов посмотрел на часы и вздохнул: стрелки показывали 23. Вот и кончился праздник. Что ж, они отметили его неплохо. В камере шестого шлюза прибавился еще один блок.

* * *



Помощь приходит вовремя

Семь часов сорок пять минут. Трое ничего не знают. Трое несут вахту. Правда, землечерпалку только что очень качнуло. Но ведь это и раньше часто бывало. И в машинном отделении продолжают работать двигатели.

Еще один толчок. На этот раз палуба уходит из-под ног. В следующую секунду они слышат команду: «Все за борт!» Все трое устремляются к люку. Поздно. Вода снаружи плотно задраяла дверь. Вокруг темно. Трое понимают: землечерпалка тонет.

В это время вахтенный багермейстер «Шексны» Василий Владимирович Салтанов до боли в глазах всматривается в плывущие к берегу точки. Сомнения нет: из машинного отделения никто не успел выпрыгнуть. А стоять на палубе уже невозможно. Ударом волны Салтанова сбрасывает в воду.

Навстречу идет катер. Салтанов переводит дыхание и кричит что есть силы:

— В машинном отделении остались люди!

Катер разворачивается и берет курс к строительной площадке...

Семь часов 50 минут. Закончив оформление нарядов, мастер седьмого шлюза Виктор Засенко собрался идти в камеру, когда в прорабку вбежал человек.

— «Шексна» опрокинулась, в ней люди, трое... Нужен газорезчик, — выпалил он прямо с порога.

Засенко посмотрел на часы. Собрались ли уже рабочие?

Два человека бегут по узким дощатым мостикам. А через несколько минут этим же путем возвращаются обратно. Только уже вчетвером. Рядом с ними газорезчики Владимир Зайцев и Виктор Беляев. На плечах кислородный баллон.

Восемь часов 5 минут. Трое в машинном отделении ждут. Все труднее становится дышать. На уши давит так, что кажется не выдержат барабанные перепонки. Сколько времени они уже в этом железном гробу? Но сейчас единственным их оружием является выдержка. Нужно как-то сообщить о себе. Но как? Стучать. Пара кулаков бьет по металлическим листам. В ответ — тишина. Еще раз. И опять молчание.

Вдруг где-то справа раздается звонкий удар металла о металл. Может быть, это только воображение разгоряченного мозга? Нет! Еще удар! Еще! Ура! Это помощь.

Восемь часов 16 минут. Вспыхивает голубое пламя. Несколько пар глаз напряженно следят за каждым движением газорезчиков. Но радость преждевременна. Едва пламя прожгло в металле небольшую дырку, из корпуса со свистом вырвался оставшийся там воздух. Землечерпалка вздрогнула и, резко накренившись, стала уходить под воду.

Восемь часов 24 минуты. Теперь два голубых пламени бушуют на чуть торчащем из воды правом борту судна. Прорезана одна полоса, другая, третья. Кажется, никогда еще Зайцев и Беляев не работали с такой скоростью. Еще минута и готово квадратное окно. Несколько рук опускаются вниз, подхватывают ослабевшие тела. Вот они трое: Петр Коваленко, Виктор Заиженный, Николай Мовчан. Рядом с ними Иван Федорович Коврига, Василий Владимирович Салтанов, Александр Матвеевич Федяев, Иван Кепкин, Виктор Беляев, Владимир Зайцев и Виктор Засенко. Семь человек, пришедшие вовремя на помощь.



Прыжок в пучину

Началось с того, что кто-то отчаянно закричал: «Земснаряд сорвало!». Все, кто в этот воскресный вечер был на строительной площадке седьмого шлюза, поднялись на откос. Земснаряд, тот самый, что осенью после перекрытия речники поставили на прикол в километре от котлована гидростанции, теперь сорванный с якорей и подпираемый льдами, медленно двигался прямо на сооружение. Влекомые огромными глыбами льда вместе с ним двигались понтоны, шаланды, катера, брандвахты — все хозяйство землечерпателей, уже подготовленное к началу навигации.

Первая попытка задержать земснаряд окончилась неудачей. Набирая скорость, он продолжал зловеще двигаться на людей. Только теперь вперед вырвались более легкие понтоны, и вся их вереница вместе с укрепленными на них трубами была уже совсем близко. Между тем, вода начала рвать крепления.

Нужно во что бы то ни стало задержать! Это понимают все. Иначе вместе со льдом в турбинные отверстия станции затащит и понтоны. Там они образуют пробку и тогда — катастрофа. Вода начнет быстро заполнять котлован, размоет еще не укрепленные откосы сопряжений, пойдет через здание ГЭС, разрушая верхние временные строения и незаконченные блоки.

— Ребята, вязать понтоны, — раздается чей-то призывный клич.

Шесть смельчаков — старший прораб станции Александр Пигалев и его рабочие Анатолий Шоничев, Акастас Беляев, Александр Виноградов, Владимир Меньшиков и Степан Бекша — первыми прыгают вниз.

Кто-то вскрикнул, кто-то зажмурил глаза. Казалось, время вдруг остановилось. Вот им с берегов бросили тросы. Рискуя каждую секунду быть сброшенными в воду, затертыми льдами и железом, они начали связывать понтоны. Вокруг них яростно ревела и клокотала быстрина, с грохотом ударялись о металл ледяные глыбы, длинные белые языки волн захлестывали понтоны, грозясь унести с собой все, что попадало на их пути.

Около двух часов продолжался этот неравный поединок. Наконец, все понтоны были связаны. Они образовали заградительную цепь, оба конца которой удерживали на берегу восемь бульдозеров. Турбинные отверстия были защищены.

Люди поднялись на берег. Но никто не уходил. Троса натягивались и скрипели. Бульдозеристы ни на минуту не отпускали рычаги тормозов. От напряжения начинали ныть руки и ноги, но механизаторы только еще крепче сжимали металл.

В три часа ночи по площадке пронеслась новая тревога: на некоторых бульдозерах ослабли тросозажимы. Возникла угроза обрыва. Шоферы, экскаваторщики, сменные механики — все, кто хоть немного умел обращаться с гаечными ключами, бросились крепить троса.

Так до утра никто и не покинул площадку. Строители готовы были каждую минуту ринуться в новую схватку со стихией.

К утру основная угроза уже миновала. Понтоны связали еще раз, чтобы они могли устоять против все прибывающей воды...



* * *

У него красивое русское имя — Алексей. Но друзья часто зовут «золотой». Наверно потому, что нос его щедро усеян веснушками, а голову покрывает густая шапка золотисто-красных жестких волос. В глазах — постоянные озорные искорки.

Алеша — бригадир-механик. Его невысокую коренастую фигуру можно видеть на всех объектах огромной строительной площадки шестого шлюза. И всегда вокруг него люди. Одному нужен совет, другому — наряд, у третьего — срочные комсомольские дела. Ведь Алеша еще и комсомольский вожак.

Иногда в свободные минуты он поднимается в кабину одного из башенных кранов и ненадолго сам становится к пульту управления.

— Тянет, — сознается он.

Понятно. Он начинал с крановщика.

Но однажды... Это произошло в напряженные предпусковые дни. Шлюз готовился принять воду. Никто не считался со временем. Монтажники буквально наступали на строителей.

В этот день, наконец, подвезли долгожданные лебедки рабочих ворот верхней головы. Теперь предстояло самое сложное: поднять их на третий этаж башен управления. И тут перед всеми встал вопрос: как поднять? Вес лебедки — около пятнадцати тонн. А грузоподъемность башенных кранов — десять тонн. У других кранов для такого подъема недостаточен вылет стрелы. Значит,

нужно демонтировать лебедки, чтобы поднять их по частям. Потом все снова собирать. На это уйдет не менее четырех дней. И это в такие дни, когда дорог каждый час.

К монтажникам подошел Алексей.

— Снимите с лебедок только большую шестерню. Остальное поднимем так.

На него смотрели удивленно-недоверчивые глаза. А он повернулся и пошел проверить готовность обоих кранов.

Через час первая шестерня была снята. Алексей поднялся на кран. Все заволновались. Только механик, казалось, хранил невозмутимое спокойствие. Ему нельзя волноваться. Движения рук должны быть уверенными и четкими.

Он нажимает кнопку. Лебедка медленно, словно нехотя, оторвалась от земли и поползла вверх. Десятки лиц застыли в ожидании. Как медленно она поднимается. Еще секунда, вторая... Поворот. Теперь она уже плывет в воздухе. Наконец, башенная площадка. Спуск. Общий вздох облегчения.

Алексей сошел с крана. Смахнул рукавом со лба пот и направился к другой башне.

Монтажники улыбаются. Сэкономлено по меньшей мере четыре смены. Кто-то восторженно шепчет: «Молодец, Мельник. Одним словом — золотой!».

* * *



Ивовая ветка

Иван пришел домой уже заполночь. В комнате горел свет. Шамиль, ожидая друга, взялся было за чтение, но, так и не дождавшись, уснул. Книга лежала на полу.

Ковалев осторожно стянул сапоги и плащ, поднял книгу. Но чуткий сон Акбулатова был все-таки нарушен.

— Наконец-то, — хрипло проворчал тот.

— Бетон, — ответил Иван.

Они понимали друг друга с полуслова.

И только теперь Ковалев заметил на столе банку с зеленой веткой. От неожиданности он даже руку протянул к ней. Ветка была настоящая, ивовая, с крохотными листиками и серебристой шубкой соцветий. От нее веяло лесной свежестью, запахом зелени. А может быть ему это только показалось. Уж очень необычно было видеть зеленую ветку в их холостяцкой комнате.

— Неужели весна, Шама, — он присел на краешек койки, все еще не отрывая глаз от банки. — Сколько же времени прошло?

— Десять месяцев. Спи.

Но Ивану не хотелось спать. Он лег и начал прислушиваться к далекому гулу бульдозеров. А перед глазами все еще стояла ветка..

«Десять месяцев назад, — думал Иван, — два парня, два вчерашних студента Ленинградского института водного транспорта переступали порог отдела кадров...».

Что же было главным за эти десять месяцев?.. Бетон... Серый, вязкий, однообразный. Он шел непрерывным потоком, круглые сутки. За десять месяцев выросла камера. Когда они приехали, из котлована поднимались только одни головы шлюза.

— Вот и прошла наша первая строительная зима, — говорит Ковалев, но в ответ слышит только негромкое посапывание друга.

Нелегкой была эта зима. Никакой мороз не мог сковать грунтовые воды. Они преследовали строителей шлюза на каждом шагу.

Но чем труднее были условия, тем упорнее становились люди. Иван хорошо помнит один воскресник. В декабре нужно было срочно разобрать дорогу, которая разрезала камеру пополам, и начать подготовку последних двух секций днища. Основную работу по разборке сделал кран. А когда остались последние сотни кубометров, выяснилось, что стрела крана, стоящего на бетонном основании, недостает в отдаленные уголки площадки. Загнать же в это разжиженное месиво какой-нибудь другой механизм не было ни малейшей возможности.

В субботу Алешка Мельник собрал заседание комитета.

— На завтра, ребята, объявляется аврал. Нужно покончить с этой дорогой. Условия всем известны. Обувь — сапоги. Инструмент — лопата.

На следующий день более двухсот человек собрались у шлюза. Кто-то негромко затянул:

«Забота у нас такая...»

Песню подхватили. Под четкий ритм мелодии как-то легче было орудовать лопатой. Все стояли по колено в жидкой грязи. Вскоре Иван почувствовал, как стынут в сапогах ноги, как от непривычной работы лопатой отяжелели руки, заболела спина. Никто не жаловался.

На следующее утро его бригада укладывала на этой площадке первый бетон.

— Неужели все-таки весна? — сквозь дрему спрашивает себя Иван. Веки незаметно смыкаются. Перед ним встает шлюз, ребята с лопатами, а над их головами огромная ивовая ветка. Она машет серебристыми кисточками и громко кричит:

— Весна...



После того, как пятого июня волгобалтовцы пропустили первые суда, они как бы отошли на второй план. Еще горели по ночам огни электросварки, урчали на откосах каналов моторы бульдозеров, все также нескончаемым потоком неслись по дорогам машины. Но все это было уже не главным. Теперь внимание приковывалось к тому, что происходило на воде.

Но в это утро 25 августа 1964 года все снова собрались у строительных площадок шлюзов, чтобы посмотреть на первый волжский великан теплоход-пятитысячник «Волго-Дон-7».

К шестому шлюзу он подходил медленно, величаво. Навстречу ему неслось:

— Привет первопроходцам!

— И впрямь первопроходцы, — смеется капитан теплохода Олег Федорович Щавелев. — Пятнадцать лет плаваю, а такого длинного рейса совершать не приходилось.

— По Мариинке не плавали?

— Нет. Мы чистые волгари. Выше Череповца не поднимались. А тут такой путь...

Загрузив свои трюмы баскунчакской солью в городе Владимировке Астраханской области, «Волго-Дон-7» взял курс на Ленинград. Между этими двумя городами — четыре с половиной тысячи километров.

— Не скажу, что этот рейс был для нас очень легким, — продолжает капитан. — Ведь пятитысячник впервые вошел в воды Волго-Балтийского канала.

— Это опытный рейс, — дополняет находящийся здесь же на борту главный инженер управления канала Константин Иванович Безюков. — До сих пор предполагалось, что по Волго-Балту будут плавать суда грузоподъемностью только до трех тысяч тонн. Рейс «Волго-Дона-7» должен на практике подтвердить мысль, что по новому пути могут следовать и более крупные суда. Как видите, молодежный экипаж теплохода отлично справился со своей задачей.

На борту «Волго-Дона-7» не только речники и эксплуатационники канала. В этом рейсе приняли участие строители, конструкторы, ученые.

Главный конструктор грузовых теплоходов типа «Волго-Дон-25» Борис Владимирович Богданов рассказал:

— Сейчас волжские судостроители работают над проектами грузовых теплоходов водоизмещением пять тысяч тонн, предназначенных специально для плавания по Волго-Балту. Для нас опытный рейс «Волго-Дона-7» тоже очень важен. Мы увидели, какие усовершенствования нужно внести в проект нашего теплохода, чтобы он мог спокойно бороздить воды новой магистрали.

Несколько человек склонилось около прибора со странным названием — уклономер. Это ученые Ленинградского института водного транспорта. Совместно со строителями они ведут наблюдения за системой наполнения и опорожнения камер шлюзов, чтобы проверить насколько удовлетворяют шлюзы Волго-Балта эксплуатационным требованиям. Их каюта превращена в походную лабораторию. Везде приборы, чертежи, записи, расчеты... Возглавил их работу заведующий кафедрой гидротехнических сооружений и портов Ленинградского института водного транспорта профессор Николай Афанасьевич Семанов...

Миновав Вытегорский гидроузел, «Волго-Дон-7» взял курс на север нашей Родины. Рейс продолжался всего десять суток. В Ленинграде соль была перегружена в другие суда, а волжский гость заполнил свои трюмы гранитной щебенкой для московских строителей и направился в обратный путь.

— Так каково же ваше мнение о плавании по Волго-Балту? — этот вопрос был задан на теплоходе многим участникам рейса.

— Отличное. По Волго-Балту могут плавать и большие суда... — звучал один и тот же ответ.

* * *



Сказка? Нет, действительность. И началась она в один из солнечных летних дней 1964 года в Мурманском порту в тот самый вечерний час, когда капитан теплохода «Балтийский-18» Николай Архипович Крячков приказал вахтенным матросам отдать швартовые.

Рейс предстоял необычный, опытный. В трюмах судна — 1700 тонн апатитового концентрата, который нужно доставить в Баку для Сумгаитского суперфосфатного завода. Впереди — 5630 километров пути, который пролег через Баренцево и Белое моря, Беломорско-Балтийский канал, беспокойное, не уступающее своими штормами любому морю, Онежское озеро, Волго-Балт, Волгу и, наконец, Каспийское море. Ничего подобного в истории речного судоходства до сих пор еще не было.

Тревожные думы теснились в голове капитана. Хоть и опытные, дружные ребята в команде, но никому из них — моряков Беломоро-Онежского пароходства — южнее Онего плавать все-таки не доводилось. Как-то пройдут они новый канал, волжские плесы? Как примет их своенравный, капризный старик Каспий?

При входе в воды Волго-Балта на капитанский мостик поднялся лоцман К. Ф. Сенюшов. Экипаж почувствовал себя увереннее. Константин Федорович вел уже не первое судно по новому пути.

С каждым километром росло внимание членов команды к этому грандиозному сооружению. Огромные камеры шлюзов, сорокакилометровый коридор водораздельного канала, берега которого в некоторых местах поднимались до тридцати метров над уровнем воды, спокойные бескрайние разливы Череповецкого водохранилища — все это вызывало живой интерес.

Кроме членов экипажа, на теплоходе постоянно находились журналисты, кинооператоры, ученые.

Юг встретил моряков не только раскаленным от зноя небом, но и не менее высоким жаром людских сердец. В каждом городе, где останавливался теплоход, к причалам приходили сотни людей, чтобы приветствовать экипаж, совершающий столь необычный рейс.

Всего несколько десятилетий назад суда, выходившие из Ленинграда, достигали Череповца только на восемнадцатые сутки. Расстояние между Мурманском и Баку более чем в шесть раз длиннее, чем между Ленинградом и Череповцом. Однако теплоходу «Балтийский-18» потребовалось всего пятнадцать с половиной суток, чтобы покрыть его.

В Баку судовой радист Юрий Иванов принял поздравительную телеграмму Министерства речного флота РСФСР. В ней, в частности, говорилось:

«Рейс теплохода «Балтийский-18» вписал в историю развития смешанных перевозок по внутренним водным путям новую страницу...»

После многочисленных экскурсий по солнечной столице Азербайджана, жители которой с большим радушием показывали северным гостям ее достопримечательности, теплоход взял обратный курс. Во Владимировке он загрузился солью.

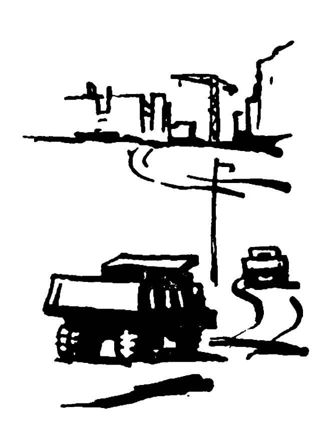
В Череповце на борт «Балтийского-18» снова поднялся лоцман Сенюшов. Моряки приняли его, как старого друга.

В Вытегре экипаж теплохода ждала еще одна теплая встреча. У первого шлюза собрались строители Волго-Балта и жители города.

От имени создателей нового канала первопроходцев приветствовали заместитель начальника управления стройки Л. К. Шевченко, бригадир бригады коммунистического труда шоферов В. Лущик, электросварщица Н. Вавилова.

— Мы гордимся, — говорили они, — вашим беспримерным рейсом еще и потому, что он стал возможным благодаря самоотверженному труду нашего многочисленного коллектива. В зной и в стужу в течение нескольких лет прокладывали волгобалтовцы новую голубую магистраль.

Строители вправе радоваться — их труд уже начал окупаться. Так, одна тонна апатитового концентрата, доставленная в Баку водным путем, на 4 рубля 22 копейки дешевле, чем перевезенная по железной дороге. А тонна баскунчакской соли будет теперь обходиться мурманским рыбакам дешевле почти на восемь рублей. Только один рейс «Балтийского-18» принес государству свыше 13 тысяч рублей экономии.





Анна Николаевна ЧЕНЦОВА

К. КОЗЛОВА

РУКИ ДЕВИЧЬИ

Анна задумчиво смотрит на свои ладони—загорелые, шершавые от ветра и воды. Чего только не довелось им делать за годы, проведенные на стройке. Укладывать бетон и рубить лед, заполнять камнем железобетонные ячейки крепления откосов и планировать гравий. Все было им под силу, ничего они не испугались. У всех девчат в ее бригаде такие же сильные, ловкие руки.

Девчата... Сейчас Анна уже и не представляет себе, как она могла обходиться когда-то без своих шумных подружек. А ведь начиналось все не так уж гладко.

Стоял январь 1962 года. Сильные морозы сменялись снежными буранами. Несмотря на это, работы не прекращались ни на один день. Вытегорский гидроузел жил особенно напряженно. Первый шлюз и примыкающие к нему объекты готовились к сдаче.

Самые большие объемы работ оставались на креплении многочисленных откосов. Две бригады явно не справлялись с поставленными задачами. Старший прораб шлюза Петр Леонтьевич Пироговский понимал, что нужно немедленно ставить третью бригаду. Рабочие есть. В основном молодые девчата. Но кого им в бригадиры дать. Мужчина не пойдет. Дескать, с чего это вдруг он должен бабьим войском командовать. Нужна была женщина волевая, энергичная. И тут ему вспомнилось одно собрание. Выступала невысокая, голубоглазая блондинка. Простое русское лицо. Широкая, открытая улыбка. Говорит медленно, подбирая слова. Скупые жесты, но чувствуется в них большая внутренняя сила. Вот бы ее и назначить. Такая не сробеет.

Предложение старшего прораба было поддержано, и на следующий день Анну Ченцову вызвали в стройуправление.

— С чего бы это? — спрашивала себя Анна, направляясь в контору. Она работала на строительстве промышленных и жилых объектов. Вместе с другими женщинами помогала ремонтировать дома, строить столовые, клубы. Правда, очень хотелось туда, в котлован, где по ночам горели голубые зарницы электросварки, где круглые сутки не смолкал гул моторов. Там размах. А у них... Одно слово — подсобницы.

Но Анна с детства привыкла выполнять то, что от нее требуют. Да и сознавала, что должен же кто-то и жилье строить. Это тоже важно. Поэтому и делала все на совесть. А вдруг этот вызов. Все сомнения рассеялись, когда она переступила порог кабинета.

— А вот и Анна Николаевна, — ободряющей улыбкой приветствовал ее старший прораб.

— Знакомьтесь, это ваша новая бригада. — Он кивнул в сторону притихших девушек.

Анна почувствовала на себе внимательные, изучающие взгляды. Девушки словно оценивали ее. От неожиданности и от этих настороженно любопытных глаз, устремленных на нее, ей стало не по себе. Выручил прораб. Он начал рассказывать, где и чем будет заниматься бригада.

Весь вечер Анна думала над случившимся. Чужие, совсем незнакомые девушки. Они приехали с разных мест. Валя Оленюк — с Украины, Люся Шулева — из Вологды. А откуда Антонина Лобода? С первого же знакомства эта девушка чем-то тронула сердце Анны...

— Ну, подумаешь, новая бригада, — успокаивал он Анну. — Работай, как работала. Пример всегда заразителен. Будь требовательна, когда нужно...

Как и накануне, девушки встретили бригадира молчаливой настороженностью. Предстояло принимать бетон и укладывать его в зуб крепления откоса. Подъехала машина. Анна взяла лопату и шагнула к опалубке. Девушки молча последовали за ней...

— Теперь все это вспоминается как далекий сон, — смеется Анна Николаевна. Смех у нее звонкий, чистый, будто колокольчик переливается.

— А ведь было и трудно, — становясь сразу серьезной, продолжает Ченцова. — Взять хотя бы ту же зиму 1962 года. Готовили мы ложе под перемычку. Пришли на место, а там метровый слой льда. Взорвать бы, так шлюз рядом. Целый месяц не расставались с ломами и лопатами. Иной день до того умотаешься, что вечером, кажется, сил не достанет домой добраться. А утром встанешь и опять на работу. Другие бригады не выдержали, сбежали. А наша выстояла.

— Нелегко и бетон укладывать, — продолжает Анна. — Особенно зимой. Пока его везут с бетонного завода (на 53-й канал возили из Новинок, за двадцать километров), он уже начинает «схватываться». А положить его нужно ровно, чтобы нигде ни одной раковинки не было. В блоке проще, там вибратор уплотняет, а на откосе его не применишь: слой смеси всего в несколько сантиметров. Только лопатой и выравняешь.

— Ну, а как бригада? — спрашиваю я.

— Бригада? — не поняв сразу вопроса, переспрашивает Анна. — Замечательная. Сколько раз бывало: смена близится к концу, а тут бетон пошел. Не уйдешь. Я-то спокойна: у меня муж. Если задержусь, он и ужин приготовит, и печь истопит, и сына спать уложит. А девчата некоторые тревожатся. У Тони Лободы — двое малышей. Конечно же, сердце не на месте. Но никто ни разу не пожаловался. Никто не ушел с объекта, хотя формально они имели на это право.

Заговорив о девушках, Анна Николаевна вся как-то преображается. В глубоких, темных зрачках появляется теплый ласковый свет. Наверно, вот также светятся ее глаза, когда она разговаривает с Валей Ипатовой. У этой самой маленькой женщины в бригаде неудачно сложилась семейная жизнь. Ушла от мужа, забрав с собой крохотного Андрюшку. И бригадир, и остальные девушки постарались разделить горе Вали. Теперь же они вместе с ней радуются каждому новому шагу Андрейки.

В июле 1964 года мне снова удалось побывать в бригаде Ченцовой. Девушки заканчивали одерновку откоса правого дренажного кювета шестого шлюза. Напротив работала бригада мужчин.

— Знаете, специально поставили их рядом с женщинами, — объяснял начальник управления Иван Михайлович Нагорных.— Работали мужики вразвалочку. А как появились рядом белые косынки, ну и взыграло мужское самолюбие: что, мы слабее девчат? Теперь соревнуются между собой. Да только за бригадой Ченцовой нелегко угнаться. Не зря коммунистической названа.

Звание коллектива коммунистического труда бригаде присвоили в 1963 году накануне женского праздника 8 марта. Собрались девушки на следующее утро, улыбаются, поздравляют друг друга.

— Ну, а что от нас теперь требуется, девушки? — спрашивает Анна, а у самой хитринки в глазах.

— Работать еще лучше, — отвечают хором.

— Правильно понимаете задачу. Значит, хватит языки зря чесать, пора и рукам дело дать...

Многое сделала бригада за два с половиной года. Три гидроузла — Вытегорский, Белоусовский и Пахомовский — носят следы ее рук. На каждый объект они приходили тогда, когда требовалось сделать что-то не только прочно и быстро, но и красиво.

— Ну, а что дальше? — спрашиваю Ченцову.

— Будем вместе трудиться до тех пор, пока здесь будут нужны рабочие, — говорит Анна и глаза ее начинают грустить. — Потом придется расставаться. Часть бригады собирается сообща ехать на новую стройку.

Что ж, таким умелым, трудолюбивым рукам будут рады всюду.



А. РОМАНОВ

— Да, сейчас красиво смотреть. А мы сначала не думали о красоте — работали и работали. Теперь и сами удивляемся: а ведь и вправду красотища! Неужели это мы?..

(Из разговора на катере 1 июля 1964 года).

ПОЕЗДКА К ХОРОШИМ ЛЮДЯМ

Легкий служебный катер неторопливо плыл между рыжеватыми высокими берегами канала. Наверху синел ельник, будто широкий пояс. И никак не верилось, что вот здесь, где сейчас мы плывем, два года назад дремуче и властно стоял такой же ельник, как и тот, что по берегам канала. Никак не верилось, что мы плывем по тому месту, где когда-то была гора. А теперь — пожалуйста! — вокруг сильная, глубокая и широкая вода. Наш катерок — всего лодочка по сравнению с трехпалубными праздничными судами-красавцами, что легко и весело бегут по этой воде до самой Волги.

Одна мысль: а кто же строил все это, что за люди? — не выходила из головы. Я уже знал несколько фамилий специалистов. О них не раз писали местные газеты. И всегда, когда речь заходила о лучших людях стройки, начинали именно с них. Видимо, такими считали их по праву.

Но мне все же хотелось увидеть совсем «не знаменитых» пока строителей. Я был уверен, чте такие люди трудились и делали не меньше, без них, разумеется, не было бы сейчас вот этой красоты. И прорабы участков с удовольствием говорили о таких людях. Называли многих, но мне удалось написать лишь о двух интересных встречах.

«ЗОЛОТОЕ ДОНЫШКО»

БЫЛА такая деревенька — Котельниково. И речка такая была — Тагажма. Рубленные, старинные избы просторно стояли на берегу Тагажмы. Они стояли в стороне от вытегорской дороги, и потому летами почти не смятой зеленела трава у самых крылец и в заулках — лишь узкая тележная колея, а промеж нее тропинка тянулись по деревеньке.

Вода в Тагажме была такая чистая, прозрачная, что каждый камушек на дне виден. А если присмотреться, то и красноперых окуней можно в глубине заметить. Наверно, поэтому старые люди и деревеньку, и речку называли заодно Золотым донышком. В разных бумагах и на письмах — Котельниково, а в разговорах и так, в думах, — все Золотое донышко. Испокон века так. Ласково называли, с любовью.

Жили дружно, ладно. Когда начались колхозы,— и там образовался колхоз. Назывался он «Коммунаром». В председателях его долгое время ходил Василий Семенович Глупышев — доброго и терпеливого нрава мужик, с крепкой крестьянской ухваткой. Хозяйство вел умно и почетом в округе пользовался.

Семья у него была порядочная — шестеро детей. Думал: вот вырастут ребята — всех приучу к хозяйству, к земле, потому что, по его разумению, нет приятнее места, чем Золотое донышко, и нет лучшей работы, чем крестьянствование, — по себе судил, свежую и радостную силу в себе от этого дела всегда чуял.

Однако многое не сбылось из того, о чем думал в свою пору Василий Семенович. Началась Отечественная война. Его, как старого коммуниста, отправили на Ленинградский фронт, в специальный ударный батальон. И Золотое донышко сразу посуровело.

Елена Илларионовна, оставшись без мужа, работала и денно и нощно — и колхозных коров обряжала, и на полях с бабами всякую работу делала, да и дом на ней одной теперь держался. А вскоре пришло с фронта страшное письмо, и жизнь с того черного мига замутилась у Елены Илларионовны надолго.



Казалось, сама Тагажма вышла из берегов...

Одна вдовья надежда и радость — дети. А они росли быстро. Трудные были годы, всего нехватка — а ребята тянулись один за другим здоровыми, крепенькими. Поначалу учились, а потом, поработав в колхозе, уезжали кто в школу ФЗО, кто в ремесленное — за специальностями.

А в здешних местах тем временем шли большие перемены. От Вытегры прорывали огромный канал. Народу и техники требовалось много. Вот и сыновья Елены Илларионовны после армейской службы тянулись обратно на Золотое донышко. Стройка будоражила воображение и несла сроду непредвиденные заботы. Многие окружные деревни, в том числе и Котельниково, попадали в зону затопления и предназначались на переселение. И слова-то такого — переселения — здесь не слыхали. Так водилось в старину — где родился человек, там и доживал до конца дней своих.

Весть о затоплении Золотого донышка особо горько переживала Елена Илларионовна. Вся жизнь связана у нее с этим местом, а заново начинать жить уже поздно. Да делать нечего — пришлось увозить дом в другое место — на берег канала.

И вот хлынула желтая сильная вода, пошла прибывать и прибывать, скрывая навсегда травянистые берега Тагажмы. Казалось, что это сама маленькая Тагажма сейчас вышла из берегов и, неузнаваемая, вдруг помолодевшая, могучая, покатилась в разные стороны, захлестывая остатки деревенских печищ и прямые стволы берез, стоявших весь свой век под окнами. Они, милые березы, потом еще долго-долго торчали поверх воды, как небольшие плавучие кустики, трепетали последней зеленью, и Елене Илларионовне смотреть на них было невыносимо. Они напоминали сердцу о многом и дорогом, что навсегда унесла и скрыла под собою пришлая и разгулявшаяся вода.

Сыновья же к этой перемене отнеслись без особой печали. Даже с потайным интересом переехали на новое место: там

им предстояло вновь строиться, а вновь строиться — заново родиться.

Сыновья — это Саша, Борис и Евгений Глупышевы. Один к одному. Даже чем-то похожи друг на друга — невысокие, но крепко сбитые, по-отцовски большелобые и таких же твердых жизненных правил.

Вот только фамилия — как бы это сказать? — не очень благозвучная. Жена Саши, Лидия Александровна, учительница, рассказывает со смехом, как поначалу она стеснялась называть мужнину фамилию. И жалко было своей девичьей: Виноградова — красиво звучало! А тут — Глупышева... В ту пору она училась в Череповецком пединституте на последнем курсе. Заочно училась. И когда приезжала на сессию, то готовилась до щепетильности много и усидчиво, чтоб начисто опровергнуть в глазах незнакомых людей обидный смысл своей новой фамилии. И долго не могла привыкнуть к ней. И Саше не раз говорила: давай сменим, но он, не склонный к такой чувствительности, только отшучивался, отвечал: «Не по фамилии людей судят — по жизни».

Она любила мужа и соглашалась. Она хорошо видела, что к нему все на стройке относились уважительно.

Саша работал водителем на МАЗе. На самых тяжелых участках гудела его машина. На всех пусковых объектах бывала. Когда подошел черед перекрывать Шексну, то даже туда, на другой конец огромной стройки, перебросили из-под Вытегры и Александра Глупышева. Он поехал на Шексну со сменщиком, таким же надежным парнем, как и сам, Вячеславом Павлухиным.

Многотонные глыбы камней грохались в ревущую прорву реки — все шли и шли тяжелые машины. И шоферы не выпускали баранок, покуда учетчица в карьере не показывала, что сделаны опять две нормы. Моторы не остывали. Лишь водители в минуты пересменки курили с полчаса, и вновь дрожала под колесами мелкой зыбью разбитая дорога.

Сашу знала вся автоколонна. И потому, когда речь зашла об избрании председателя товарищеского суда, то никому и в голову не пришло предложить кого-либо другого, кроме него. Шоферы знали: Глупышев всегда толково рассудит, разберется обстоятельно, и слово его авторитетно. В ту пору на стройке было много всякого приезжего люда. И, как на всякой большой стройке, здесь тоже клубилась поверху, мешала порой делу случайная накипь и мелкота.

А потом Сашу выдвинули в члены парткома Волго-Балта. Это было еще бо́льшее доверие товарищей. И выходило, что он — не просто водитель, классный специалист, но уже и человек, приоб-

щенный к руководству стройкой, облеченный ответственностью не только за свою трассу, но и за все, что творится на многочисленных объектах. Чувство это не давало киснуть, уставать и возвышало его в собственных глазах.

Дома Саша бывал мало. Лидия Александровна иногда ворчала, но женское сердце отходчиво. Она понимала, что муж занят очень срочной работой и успокаивала себя: вот закончат шлюзы, спадет горячка, тогда опять все пойдет по-прежнему.

В редкие свободные утра Саша уезжал на рыбалку и привозил красноперых окуней. Но и ухи похлебать не всегда приходилось — под окнами уже опять гудел МАЗ, и Славка Павлухин, широко и устало улыбаясь, махал из кабины. Надо было его сменять, и Лидия Александровна в такие минуты опять сомневалась: а наладится ли все по-старому в доме? Да и нужно ли, чтоб шло все по-старому? А, может, так и надо?..

Она замечала, что Саша за последнее время стал внутренне просветленным, обрел в себе ту ясность суждений, которая говорит о зрелости. Он никогда не скрывал от жены своих мыслей, и Лидия Александровна иногда с необыкновенным интересом следила за его словами. Ему, например, порой начинало казаться, что не рано ли они осели с домом на берегу канала. Может, держаться за дом пока и не надо — лучше поездить по стройкам?

Он как бы с тревогой ожидал окончания строительства: будто обрывалась хорошо начатая дружная песня. А его уже тянуло в хор — быть одноголоском не хотелось. Странная перемена произошла с человеком: когда ходил в парнях — это хорошо помнила Лида, — то мечтал о собственном доме, о семье. А сейчас: вот он, прекрасный дом, но тянет куда-то дальше, будто только сейчас он и стал настоящим парнем. Оказывается, за эти годы не только он изо дня в день возводил стройку, но и стройка незаметно проясняла в нем самом суть характера, как бы лепила его самого.

А он, в свою очередь и по праву старшинства, заметно влиял на братьев. Мать Елена Илларионовна, жившая теперь с Борисом, поддерживала эту сторону взаимоотношений между братьями. Ведь так было заведено издревле — старший брат за отца родного. И эта добрая старая славянская черта свято чтилась Глупышевыми.

Поэтому Борис во многом походил на Сашу. Он приехал сюда тоже после армии. Тоже построил дом на берегу канала. Точь в точь такой же: с проходными светлыми комнатами и высоким чистым тесовым крыльцом. И лодку себе завел такую же. И за окунями в свободные часы так же любил ездить...

Лишь работа у него другая — он экскаваторщик. Правда, не сразу Борис Глупышев стал управлять такой мощной машиной. До

этого он был и кочегаром на земснаряде, и масленщиком, и механиком на буксире, и трактористом. Но больше всех прочих машин полюбился Борису все-таки экскаватор. И не какой-нибудь маленький, а могучий «Уралец», у которого трехкубовый ковш.

Это все-таки здорово — забраться в высокую кабину, почувствовать рычаги управления такими податливыми, что можно ими как бы играть, и знать, что сюда, к мотору, подключена электросеть в шесть тысяч вольт напряжения! Горы расступаются перед такими машинами, скальные породы не выдерживают: крошатся и валятся пластами под ковши.

Бориса хорошо знали многие. И совсем не потому, что у него братан такой. Узнали широко после одного памятного случая зимой под Белоусовым.

В тот день такая поднялась метель, что свету белого не видно. Кипит, как в котле. Машины включат фары — дорога будто в молоке. Казалось, что непогода захотела сравнять с землей только что возведенные каркасы шлюза, засыпать и сравнять котлован, не пустить поток машин.

Смена была тяжелой. Чуть не догляди — и огромный ковш в снежном тумане зацепит за кузов машины или толкнет в бок, и она непременно грохнется с дороги, в карьер. Глаза болели от напряжения. И когда кончил смену, то увидел, что искурил весь дневной запас «беломора» — чего с ним не бывало раньше.

От поворота к дому пошел пешком. С ним оказался Семен Тенин, знакомый парень, бульдозерист. Семен шел впереди, не оборачиваясь, уткнувшись в рукавицы. В этот момент настигла их машина (видимо, с бетоном — рядом завод), обогнала и скрылась в снежной круговерти. Но вдруг глаза Бориса ожег красной иголкой сигнальный огонь машины. Она, забуксовав на пригорке, теперь задом катилась обратно, и шофер, видимо, ничего не мог поделать. Он только в самый последний момент ошалело загудел, но было поздно. Семен оказался вплотную с машиной.

Борис в эту секунду рванулся вперед, отбросил в сторону Тенина, а сам увернуться не успел. В глазах почернело, и он упал в снег. Очнулся в больнице: у него была раздавлена грудь.

Лежал долго, мучительно. Тенин приходил почти каждый день в больницу. Не зная, как лучше отблагодарить товарища, он садился у кровати Бориса и подолгу жал его руку за то, что тот спас — иначе бы хана. Случай этот, конечно, стал известен, и с тех пор к Борису относились по особенному тепло, хорошо, всегда както выделяли его, хотя он сам не хотел ничего такого.

Да и в самом деле, ребята в экипаже экскаватора — что Николай Шельмяков, что Анатолий Воробьев, а что его напарник и по-

мощник Николай Калганов — такие же надежные, крепкие. Все из местных, из вытегорских. И тоже, как Борис, в себе совмещали черты и крестьянских, колхозных парней и уже настоящих представителей рабочего класса.

С одной стороны — что-то деревенское, наивное, а порой и смешное проглядывало в их суждениях, например, о «городских» модах, а с другой стороны — незаметно, перенимая друг у друга, они сами покупали многие вещи городского быта, без которых уже не мыслили жизнь. Зарабатывали ребята порядочно, и в комнатах у них стояли дорогие приемники, деревянные кровати, серванты. Но тут же — вот еще беда — над кроватями или в простенках нет-нет да и проплывали еще белые жирные лебеди да красовались пухленькие барышни. Такое оставалось скорей всего по привычке, по невзыскательности. И радовало то, что все чаще вместо тяжелых золоченых рамок, в которые заключена обычно штампованная репродукция с известной картины, у них в комнатах висели красивые тонкие эстампы или этюды, подаренные художниками, которые часто приезжали на стройку.

Ребята до работы были жадными. Начав на одном экскаваторе — «боевом 553», как они не без гордости называли — переворачивать землю около третьего шлюза, за эти годы прошли, можно сказать, по всему северному склону строительства. Легко сказать — прошли... на машине, которая весит ни много-ни мало, а 180 тонн. Чуть грунт послабей — тонут гусеницы. Нужны бревенчатые настилы. А на вязких местах и бревна мало спасали — экскаватор грозил завалиться, и лишь смекалка и точность маневровки помогали экипажу выпутываться из таких положений.

А на северном склоне каких работ только и не было: и котлованы рыли, и в песчаных забоях стояли, и плотины насыпали. Никакой погоды не боялись, в любое время, если надо, шли ребята.

Особо нравилось Борису работать в карьере. Песчаные забои высоки, метров до двадцати, а длина проходки — более полукилометра. Вот это гора! Есть где покопаться. А песок чистый, сухой — только знай черпай. Одного черпака для МАЗа хватает, а для других машин — так и полковшика заглаза.

Работали в две смены. Ночью, заступая на смену, заберутся Борис с Николаем, помощником, наверх — сердце радуется: кругом огни. Видна огромная панорама строительства. А машины ночью ползут в карьер сплошным световым потоком.

Под ковшом почти не останавливаются. Только замедлят ход — и рраз! — грузно упадет желтый черпак, заметно осадив машину... Ритм и огни, гул железа и ветра свист — красиво! Борис чувствовал себя человеком счастливым. В самом деле, он над огня-

ми огромной стройки, у него из-под руки непрерывно ползут груженые самосвалы, а где-то рядом, в поселке Белоусово, в эту ночь и Зоя, совсем еще молоденькая жена, дежурит за телефонным аппаратом и кричит в ночь: «Алло, алло, прорабская? Соединяю второй участок...»

И так всю ночь без конца — гудят натужно машины, гудит над стройкой железный ветер, гудят телефонные провода, гудят сердца. А если не это, то что же тогда счастье? Иначе Борис его не представляет. Лишь одна мысль, что экипаж его экскаватора — четверо ребят-дружков — за всю совместную работу вынули около пяти миллионов кубометров земли — может и не гордого человека заставить поднять голову высоко. Да, это нелегкая победа, и это, конечно же, счастье!

...А потом на стройку, тоже после армии, пришел к братьям еще один Глупышев — Евгений. В отделе кадров приняли его хорошо: из семьи Глупышевых, значит, толковый. И стал Евгений по примеру старшего брата шофером.

И вот теперь, бывает, соберутся братья по выходным вместе, чаще всего у Саши, поглядит мать на них, уже настоящих мужчин, и сердце у старой радуется: чем-то на отца похожи, в люди вышли, добрая слава о них идет, а матери больше ничего и не надо.

И вся жизнь сыновей, новая, совсем иная, чем у нее, мнится Елене Илларионовне большим водным простором, по которому плыть далеко-далеко, и вода в котором свежая да чистая, а в глубине самой, как начало начал, как сама чистота, светится бликами золотое донышко. При всякой погоде оно видно — незамутненное, незаросшее тиной, открытое солнцу и людям.

ДОБЛЕСТЬ

— Ты, да на этом крокодиле дашь сто тысяч?!

— Дам сто тысяч!

— Ребята, — и Атрошкин, смешно выпучив глаза в сторону своей бригады, подошел к Мише и приложил широченную ладонь к его лбу. — Да у него жар!

Иванов сердито откинул руку бригадира. Добродушный и мягкий по натуре, привыкший к дружескому подтруниванию, на этот раз он вскипел от насмешки, потому что речь шла о слишком важном и принципиальном для него самого деле.

— Трепаться я не люблю, — только и сказал Иванов, но сказал так, что все сразу почувствовали намек в сторону Атрошкина.

Бригадир, задетый за больное, виду не подал. По-прежнему с насмешливой недоверчивостью качал головой. Он и в самом деле не верил Иванову.

На своем земснаряде, который в три раза сильнее той земустановочки, что зеленела теперь в котловане, он в прошлый месяц не вынул и ста тысяч кубов грунта. А Иванов хочет именно на ней, на этой установке, сделать немыслимое...

Иванов, сутуловатый и длиннорукий, с молчаливым ожесточением бросил папиросу и пошел, ничего не сказав, в котлован. По его литой спине скользнули недоуменные взгляды.

Вчера вечером Михаил получил долгожданное письмо от жены и всю ночь не спал, думал. Теперь уже надо будет говорить — от бывшей жены.

Она просила выслать деньги на дочь. Приехать сюда, на канал, отказалась наотрез, потому что с ним, кочевником, «имеет полное расхождение во взгляде на жизнь». И чтобы сделать, видимо, больней, она приписала еще, что нашла себе человека обстоятельного, спокойного, по душе.

Для Михаила такое письмо не было неожиданным, но все равно стало тягостно от этих обидных строчек, написанных знакомой рукой. Болью отдавались в нем старая привычка и память о давней, самой первой поре, которую теперь вдруг стало так жалко.

Вот с этим туманом в душе и пришел Михаил на работу. Думал успокоиться тут. Знал, что от нервотрепки первый лекарь — работа. Но тут подвернулся этот Атрошкин с насмешками и, вроде, на душе стало еще хуже.

В котлован на земустановку он спустился совсем молчаливым и злым. Юрий Баранов, гидромониторщик, сразу увидел, что старшой не в духе. Обыкновенно он приходил с улыбкой, которая потом полсмены не сходила с лица, а тут ввалился молча, только кивнул да показал, как будут брать грунт, и встал к мотору.

Михаил любил свое дело. Он подчеркнуто называл себя гидромеханизатором. В этом пристрастии было что-то от моряцкой бравады. И, конечно, не без основания: эти мастера водного дела шли обычно самыми первыми, выгоняя по трубам за два-три километра тысячи кубов размытого до желтой жижи песчаного, глинистого, моренного и прочего грунта и оставляя за собой гулкое, вновь созданное русло огромного канала.

Да и в облике их было что-то размашистое, удалое, моряцкое — вот Михаил в распахнутой куртке да в широченных штанах, заправленных, правда, в сапоги — без сапог нельзя. И в самой судьбе этих людей тоже что-то такое ветровое, плавучее — тот же Михаил пол-России изъездил.

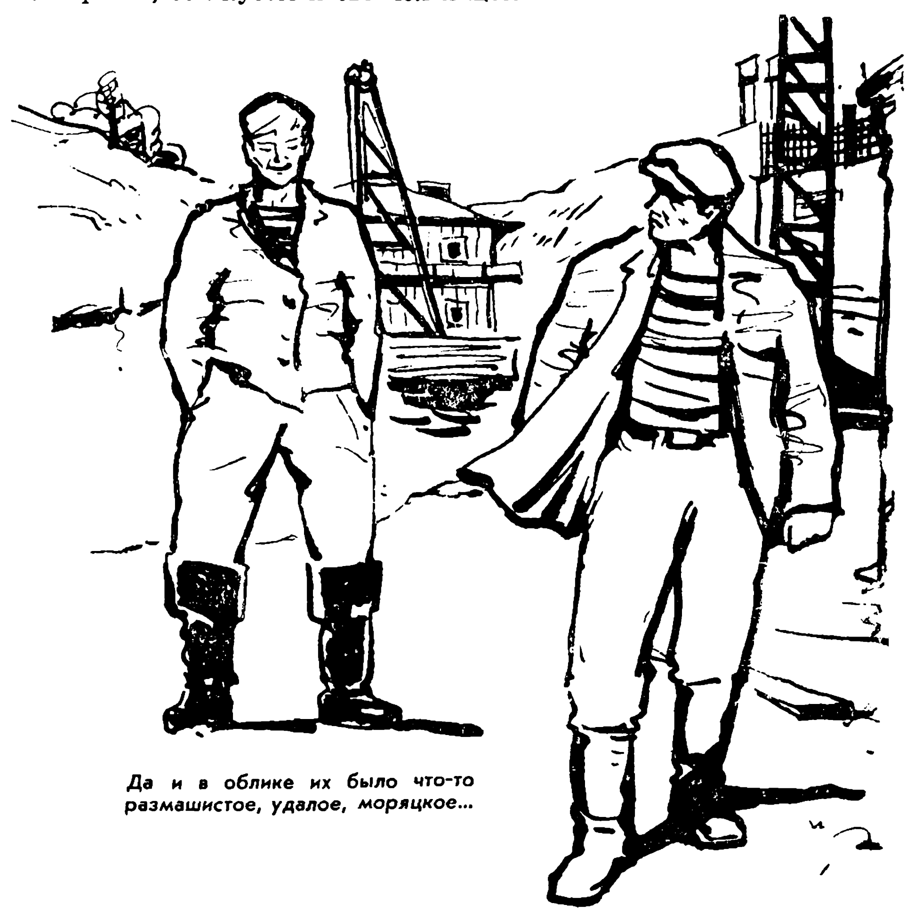
В окно земустановки хорошо видно, как горели и осыпались осинники, как все явственней выделялись на таком фоне зелеными копнами сосны.

А внизу, в самом котловане, рыжие и темные разводья воды да отвесная, черноторфяная стенка.

Вот эту стенку и «резал» Юрий Баранов своим гидромонитором — специальной водяной пушкой. Михаил сначала рассеянно, а потом все прищуристей следил за парнем из окна, курил, и утрешняя тяжесть в нем самом, вроде бы, глохла. Баранов умел работать красиво.

Струя воды, будто гигантская сабля, с размаху осыпала податливый берег, обнажала узловатые, причудливые корни каких-то деревьев, погребенных здесь, может, полтысячи лет назад.

А когда из-за берега сюда проливалось солнце, то казалось, что Баранов высоко вскидывал руками уже не гидромонитор, а удивительно яркую, ослепительную от близости радугу. Вот это было зрелище! Вокруг веяло брызгами и красками. И Михаил вздыхал забористо, со вкусом и светлел лицом.



Да и в облике их было что-то размашистое, удалое, моряцкое...

В котловане работала еще одна земустановка, его приятеля, тоже Михаила, но только Терентьева. Терентьев — бойкий до отчаянности человек. И очень занятный. Бывало, начнет рассказывать, как малолеткой жил под немцем, на оккупированной территории, и смешно, и горько делается.

Больше всего любил Терентьев поведывать одну историю. О ней уже знали все, кто хоть раз встречался и курил с ним.

Это о том, как он в 1942 году, совсем мальчиком, стащил у гитлеровца автомат, убежал из деревни, где жил с матерью, к железной дороге, по которой день и ночь шли вражеские поезда к фронту, и забрался в стог сена. От стога до дороги — рукой подать. И вот, когда замелькал рядом очередной состав — в теплушках солдаты, — он нажал на спусковой крючок и не опустил, пока не кончилась вся патронная коробка.

Состав, конечно, остановили. Из вагонов ошалело прыгали солдаты и залегали вдоль линии. Они, вероятно, думали, что это нападение партизан. А Миша, только теперь почувствовав страх, бросился из стога к лесу. Его поймали, притащили в деревню, к коменданту. И лишь случай — был ночной налет партизан — помог мальчишке остаться в живых.

Сейчас он мастерски изображает того взбешенного гитлеровца-коменданта, который хотел его вздернуть на перекладине — делает жест рукой от горла вверх и свирепо свистит «фьют!» Конечно, сейчас-то смешно. Иванов не раз просил его изобразить коменданта, Терентьев охотно делал, и приятели вместе хохотали.

Вот эта простота, душевная мягкость и веселый нрав товарища были по душе Иванову. С ним как-то легко. Одним словом, свой человек. И вот сейчас, всматриваясь в ту сторону котлована, где виднелась терентьевская земустановка, Михаил подумал, что вечером обязательно надо встретиться и рассказать о письме из дома.

Терентьев — человек семейный и в таком деле лучше другого может посоветовать. Да и об Атрошкине надо сказать — чего задается? И уже начал было обдумывать, что дальше делать, как вдруг глазам предстала страшная картина.

Ему показалось, что справа наверху странно зашевелился лес. Михаил провел ладонью по глазам. Нет, не мерещилось. Огромная желто-зеленая грива, действительно, шевелилась и медленно-медленно двигалась на котлован.

— Оползень! — Иванов побледнел и сразу вырубил электронапряжение. Он выскочил на волю, закричал Баранову, которому было не видно, что творилось наверху.

Громада леса уже осыпала берег, неудержимо ползла к самому краю котлована, будто к двадцатиметровому трамплину. Надо

было немедленно отсоединять пульповоды. Иванов бросился к трубам и, рискуя попасть под обвал, все же немного освободил земустановку.

Это было действительно страшно — лес валился напролом. Елки и сосны сначала опрокидывались вниз вершинами, а потом выпрямлялись точно так, как стояли когда-то наверху. Только сейчас уже на дне котлована. Сколько это длилось — минута или две — Иванов сказать бы не мог, он только почувствовал, как под тяжким ударом, будто фанерная, отлетела установка в сторону. Ознобом пронеслась мысль: где Баранов, где остальные? Но тут же увидел, как люди выбегали на противоположный берег котлована, и облегченно вздохнул.

Котлован, можно сказать, уже не существовал. В нем громоздился лес. Это произошло потому, как выяснилось потом, что под лесом непредвиденно оказалось древнее подземное озеро. Оно-то и прорвало рыхлый берег котлована. Это была, конечно, катастрофа.

Пропали усилия десятков людей, вышли из строя пульповоды, обе земустановки, и оказался вновь засыпанным участок канала.

Все надо начинать сначала. И все начали сначала. Начали Михаил Иванов и Михаил Терентьев. Заново прокладывали трубы, ремонтировали земустановки безвылазно несколько дней. Лес в котловане был вырублен, и вот тогда снова по огромным трубам напряженно, толчками пошла от установок рыжая вода.

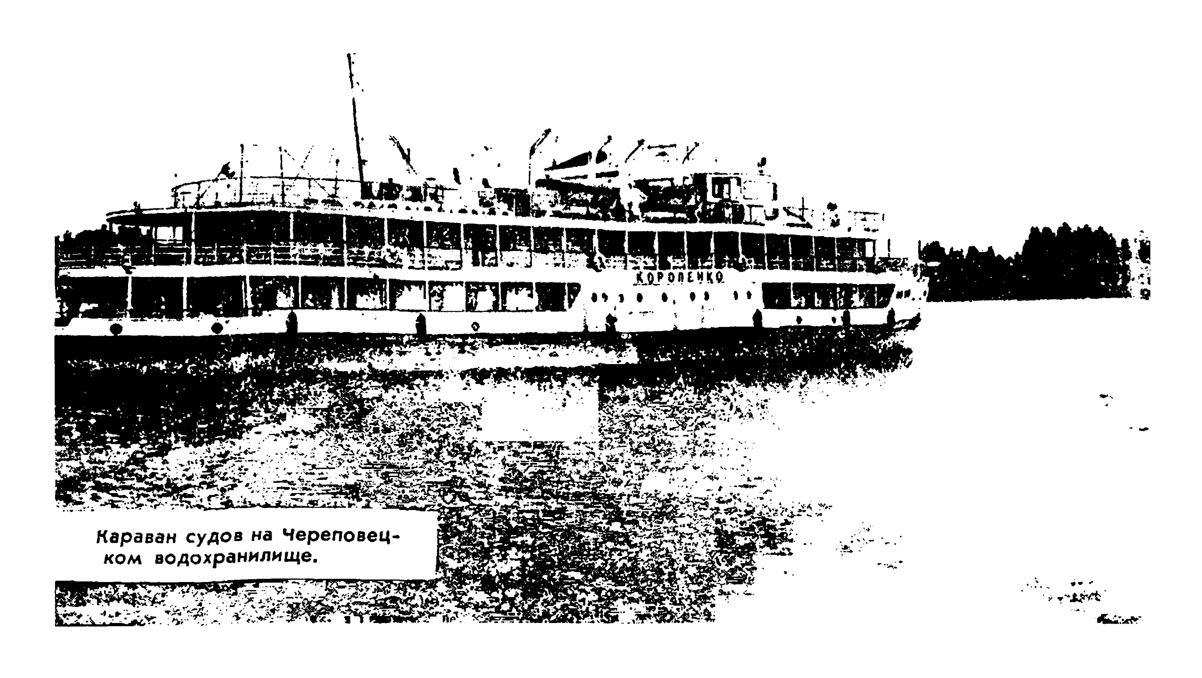
Иванов в эти дни уже не вспоминал о том противном письме. Он весь ушел в работу.

Дни летели, полные гула, ветра, холодных игольчатых брызг. Михаил вроде бы осунулся, но это на вид — в себе он чувствовал крепость и сердитую жадность к работе. С Атрошкиным больше в разговоры не ввязывался, но все время помнил те насмешливые слова.

Его земустановка надрывно гудела в три смены, изо дня в день. И вот спустя месяц, когда посыпался первый октябрьский снежок, сюда пришел старший прораб. Он сказал, что Иванов вместе со своими ребятами вынул сто шесть тысяч кубометров грунта. Что-то около этого сделал и Терентьев. У них так было всегда. Работали вместе и за два года передвинули они около миллиона кубометров земли.

Михаил радовался и не скрывал это. Атрошкина здесь, к сожалению, не было. Но когда Михаил наутро пришел на земустановку, то там возле пульта увидел несколько бутылок шампанского. И записку: «Стотысячнику — земснаряд-107». Это от Атрошкина.

Июль 1964 года.



Караван судов на Череповецком водохранилище.

И. ПОЛУЯНОВ

НА ПОРОГЕ

КАК ЛАСТОЧКИНО гнездо, высоко поднят бетонной башней, застекленный, с широким обзором пульт управления. Видно отсюда далеко-далеко окрест, и ветер здесь уже прохладно сыроватый от близости большой воды, напоенной пряным дыханием лугов, и взгляд словно бы тонет за размытой чертой горизонта, там, где блещет, зыбится под солнцем море, подернутое сиреневой дымкой марева, где покачиваются красные бакены с отдыхающими на них чайками.

Море ласково и дремотно плещет о бетонный берег. Море приняло в себя отражение облаков — вдали прямо по облакам скользит буксир с гонкой, плотом леса...

Бетонные, исполинской толщи плиты камеры. Откосы, зеленеющие травой одерновки. Шеренга фонарей, по ночам льющих зыбкий звездный свет, отчего вся панорама стройки обретает таинственный, несколько сказочный облик. Громады кранов. Светофор поодаль. Причалы, вынесенные далеко вперед... Это — шлюз № 7. Ворота в Череповецкое море для судов, плывущих с Дона и Волги, ворота Волго-Балта. Это и выход на приволье Ры-



РЕПОРТАЖ С ВОЛГО-БАЛТА

НОВОГО МОРЯ

бинского моря для судов, держащих путь от Ленинграда, Петрозаводска, с Невы и Онежского озера.

Все, что видит глаз, тут творение разума и рук человека: и шлюз-гигант, и громада насыпной дамбы, по гребню которой снуют самосвалы. И само море — тоже рукотворное, потому что легло оно в берега, заранее намеченные на кальках проектировщиков. «Воля и труд человека дивные дива творят!».

* * *

На подходе к шлюзу белоснежный теплоход. Пассажирский. Не трехдечный красавец-лайнер, обычный, но, по-видимому, на нем тоже немало туристов, — ведь на их карты легла нынче новая трасса. Трасса Волго-Балта, волею и трудом строителей превращенного из деревянной Мариинки в звено единой глубоководной системы Европейской части страны.

Гудит теплоход: «дорогу-у-у!». И растворяются перед ним стальные ворота. Вот теплоход поравнялся с башнями и, войдя в бетонную коробку, как бы потерялся в ней, стал ниже, меньше...

Да-а, этот шлюз достойно примет в себя и посолидней, покрупней корабли!

В кильватер за теплоходом скромненько пристроился трудяга-буксир.

— Причаливайте к левой стенке, — разносится над шлюзом в громкоговоритель.

У вахтенных матросов теплохода наготове чалки. Петли тросов накинуты на крючья рыма.

Мигают на пульте управления красные, зеленые огоньки.

— Внимание! — произносит начальник вахты шлюза Марк Идзон в микрофон, и слова его, усиленные динамиком, гулко отдаются в бетонной камере. — Начинаем заполнение...

— Следить за швартовыми! — как эхо откликаются с капитанского мостика теплохода.

Марк Идзон подходит к пульту. Плавно повернута какая-то одна рукоять — в шлюз хлынул поток воды.

Несколько минут, и суда плавно, бережно подняты в шлюзе на высоту в двенадцать метров, поставлены аккуратно вровень с горизонтом Череповецкого моря.

Интересно, откуда пассажиры?

— Мы — череповецкие!

— Ярославль... Ярославль!

— Москва! — крикнул кто-то.

— Астрахань... отпускник!

— Волгоград!

А на панели пульта в новом сочетании заперемигивались зеленые, красные огоньки. Повинуясь Марку Идзону, его руке, лежащей на рукояти, открылись стальные ворота шлюза.

Путь из Рыбинского в Череповецкое море свободен! Да, именно седьмой шлюз и расположен на границе этих двух рукотворных морей, на бетонном лукоморье...

Все обычно, буднично.

Буднично докладывает в Ленинград о состоянии трассы информатор Люда Струнина. Ей известно все — и уровень воды на всем протяжении Волго-Балта, и где грохочут, прокладывая новые фарватеры, спрямляя судам дорогу, земснаряды, и сколько судов на подходе к шлюзам.

Люда — хозяйка трассы, источник новостей. Но она занята. Придется обратиться с расспросами к Марку Идзону — у него нашлась минута свободного времени, пока не подошел к шлюзу буксир с лесом.

На столе, среди телефонных аппаратов, микрофонов появились канцелярские счеты.

— Сколько судов прошло с начала навигации на канале? Это можно...

Звучно щелкают костяшки счетов.

— Больше тысячи! — подытоживает Марк. — Что везут? Руду, соль, нефть, апатиты, древесину... Стоит ли перечислять?

Люда отрывается от телефонной трубки.

— Ленинград сообщает, что в порту вдвое увеличилась отправка и прием грузов на трассу Волго-Балта. Сейчас в морском порту десятки речных судов принимают грузы прямо с океанских кораблей, чтобы доставить их внутрь страны.

— Да, да, слушаю, — вновь «хозяйка трассы» приникает ухом к телефонной трубке.

В дымке знойного марева теряются очертания прибрежной линии моря. Будничный, самый заурядный день на шлюзе идет своим чередом...

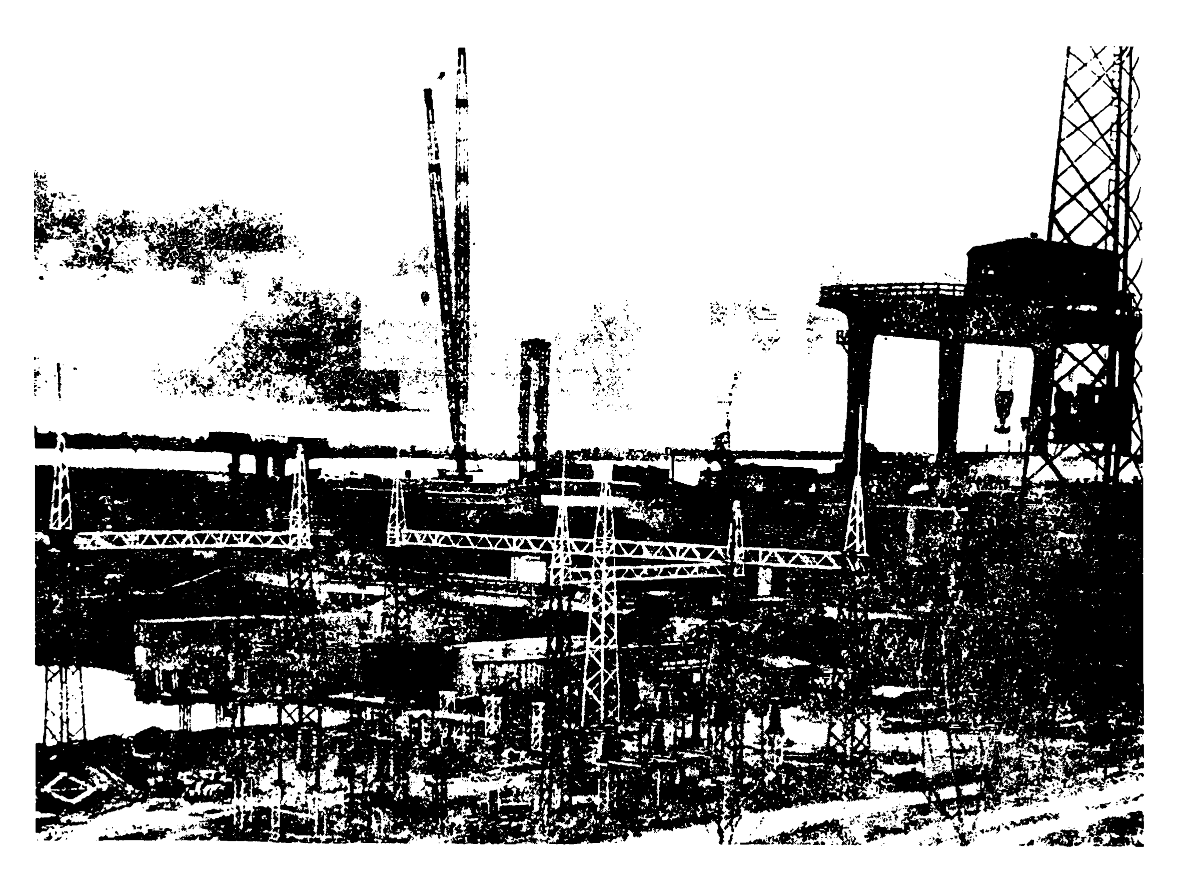
ГЭС-НЕВИДИМКА

Он выглядит насквозь прокопченным солнцем, этот смуглый черноволосый человек с живыми, горящими глазами. Такой загар, как у него, не приобретешь на пляже. Такой загар бывает у тех, кто работает под солнцем, открытый всем ветрам, — у матросов на судах дальнего плавания, у хлеборобов и, конечно, у строителей.

Николай Данилович Пехов — начальник СМУ-419, ведущего работы на Череповецком гидроузле. Не без любопытства вглядываюсь в него. Николай Данилович несколько иронически щурится, усмешка скользит по твердым губам.

Широкие брови, крутой волевой подбородок. Плотно сбитая фигура... Да нет, что искать в его внешности чего-то исключительного! И все-таки... Не каждый день приходится так вот, запросто беседовать с человеком, который причастен к рождению нового моря!

— 19 ноября 1962 год, — суховато сообщает Николай Данилович, — был отдан приказ о взрыве перемычки. Спустя полгода на ГЭС спустили последний донный затвор — началось заполнение водохранилища. В июне 1963 года Шекснинский гидроузел пропустил первые суда. С Волги шел нам цемент, Урал, Украина давали металл, заводы Ленинграда и Сибири — оборудование, металлоконструкции. И трудились здесь люди отовсюду, с разных концов страны.



Череповецкая ГЭС белой ночью.

— И все? — откровенно говоря, я был разочарован. Рождение нового моря — и такие сухие слова, такой телеграфный стиль! Наверняка же и волновался он, Николай Данилович, когда прогрохотал взрыв, возвестивший о перекрытии Шексны, и наверняка не раз на дню ходил на берег, чтобы услышать плеск волн нового моря — так отец приникает к кроватке новорожденного, чтобы первым услышать его лепет...

— Все — не все, но вы лучше с народом встретьтесь, — серьезнеет Николай Данилович. — Поговорите, порасспрашивайте — более полную картину нашей стройки получите. Что же до эмоций... ясно, они были! Радовались победе, с гордостью рапортовали о ней.

Николай Данилович посматривает на часы. Работа... Ей подчинен человек без остатка.

— Как-нибудь еще потолкуем, — говорит он извиняющимся тоном. — Сейчас спешу.

Но и в тот день, как и в последующие, кабинет начальника пустовал, и как всегда секретарша отвечала:

— Товарищ Пехов на объектах!

Гидроузел на Шексне — не только шлюз, плотина, но и гидроэлектростанция. В общем-то немаленькая, на 80 000 киловатт. Мощнее Волховской — первенца ленинского плана ГОЭЛРО.

Волховскую ГЭС всякий помнит, кто проезжал по железной дороге на Ленинград: внушительное зрелище! Ревущие, грохочущие потоки с водослива, широкие окна станции, вознесенной над плотиной, ажурное переплетение проводов, мачты электропередачи...

А Череповецкая ГЭС, какова она с виду? Вот вида-то у ней и нет. Мало сказать, что выглядит она скромной. Ее почти не видно — мимо пройдешь, не заметишь. Невидимка, да и только! Все в том, что у Череповецкой ГЭС нет отдельного здания, где бы и расположились ее агрегаты, — станция «вписана», или, грубо говоря, спрятана в тело плотины, которая сама по себе также отнюдь не внушительна: что-то около шестидесяти метров длиной.

Никакой помпезности, поражающих воображение размеров. Здесь шла борьба за каждый метр плотины, за каждую тонну цемента и арматуры. Ведь девиз наших дней — строить экономичней, дешевле. Если отказались от здания под ГЭС, то, само собой разумеется, уже одним этим достигнута немалая экономия средств и материалов, значительное сокращение строительных работ.

Но чего особенно коснулся жесткий режим экономической целесообразности, так это сердце ГЭС — ее турбин.

Турбины Череповецкой ГЭС уникальны. Их будет четыре — каждая по 20 тысяч киловатт. Заметим для сравнения: На Волховской ГЭС вначале их было вдвое больше, и мощность их не достигала 60 тысяч киловатт. Так в чем же уникальность череповецких турбин? Обратимся к тексту сопроводительных документов на одну из турбин, поступивших в Шексну:

«Опытная горизонтальная, капсульного типа турбина спроектирована на Ленинградском металлическом заводе им. XXII съезда КПСС... Характерной особенностью горизонтального капсульного агрегата является то, что благодаря применению нового типа малогабаритного генератора (завода «Электросила»), создается возможность разместить генератор и примыкающую к нему часть ротора турбины в одну общую металлическую капсулу,

удобооптекаемой формы, которая помещается внутри водяного потока. Такие агрегаты перспективны, так как позволяют повысить экономичность гидростанций (особенно низконапорных), поэтому найдут широкое применение на низконапорных ГЭС в Советском Союзе».

Изготовлены узлы турбины с большой точностью. Допуски на турбине, в важнейших ее участках, не превышают двух сотых миллиметра, при этом в деталях, весящих тонны и тонны! Для примера: диаметр турбины — пять с половиной метров, вес одной лопасти турбины — четыре тонны пятьсот килограммов...

Мне сказали, что Череповецкая ГЭС, при пуске ее на полную мощность, будет давать 120 миллионов киловатт-часов в средний по водности год. Вместе с рекой свежей и чистой шекснинской воды к богатырю металлургии, от которого станция получила свое имя, хлынет горячий поток электроэнергии — к прокатным станам, мартенам, во все большое хозяйство города.

* * *

В кабинете главного инженера СМУ-419 Александра Пигалева бросается в глаза видавший виды брезентовый плащ, забрызганный глиной и цементным раствором. Что плащ под рукой, это говорит само за себя — Пигалева, как и Пехова, не часто застанешь «дома».

Пигалев — комсомолец, выпускник Московского инженерно-строительного института. О себе говорит, что он «древний коренной москвич». Попал на Волго-Балт со студенческой скамьи и выдвинулся в число ведущих инженеров строительства.

Обложившись чертежами — «специально их для корреспондентов держим!» — Пигалев втолковывает мне снова и снова о преимуществах прямоточных турбин перед вертикальными и вдруг, взъерошив мальчишеским движением черные непокорные волосы, заключает:

— Отвыкли мы удивляться! Уж если ГЭС, так подавай Братскую или Красноярскую, а наша что... так себе... малютка... Но одна турбина нашей «малютки» — исключая ее уникальность — даст в энергетический баланс страны больше, чем весь прирост электроэнергии на всех электростанциях за первые три года советской власти! А станция наша, так сказать, экспериментальная, новинка из новинок. Где, кроме как под Киевом, вы найдете подводную ГЭС? Только здесь. Опрокинуты расчеты зарубежных специалистов о невозможности построить прямоточные гидротурбины больших мощностей. На Западе дошли до мощностей турбин капсульного типа в восемь тысяч киловатт — и застопорило... Опять мы оказались впереди, хотя там экспериментировать начали

гораздо раньше. А шлюз возьмите! — восклицает он. — Волго-Дон... Безусловно — великая стройка. Да и Волго-Дон бледнеет перед масштабами Волго-Балта. Шире... шире у нас размах!

Помолчав, Пигалев поднимает на меня глаза:

— А что, как вы находите, самое удивительное в нашей ГЭС? То, что в системе гидроузла ей отведено второе место. Главное — шлюз, плотина, создавшая море, повернувшая реки вспять... Да, да, Ковжа, например, течет вспять! 80 000 киловатт — это попутное нечто. Так как приводиться в действие электростанция будет на излишках воды в хранилище при водосбросе. Вот так-то! Широко шагаем, а?

ЛЮДИ БОЛЬШОЙ СТРОЙКИ

НА СТРОЙКЕ я познакомился с плотником Иваном Ивановичем Вахновкиным, коммунистом и старым бывалым солдатом. Четверть века жизни отданы им Волго-Балту. Он — живая история стройки, цепкая его память хранит десятки имен, событий, разнообразных фактов... Стройку Волго-Балта то начинали, то приостанавливали, менялись проекты, сроки ввода канала в эксплуатацию, распускались и вновь создавались строительные организации, менялся коллектив строителей по своему составу — неизменно Иван Иванович оставался на Шексне.

— А я слово дал: пока не пустим Волго-Балт, никуда отсюда не уйду. И вот не ушел, — смеется Вахновкин. — Знать крепко сюда врос! А начинали мы с тачки да лопаты. Были экскаваторы, да нынче их в музее разве и увидишь — на угле работали, дыму, копоти-то, бывало, от них: экскаваторщики орудуют, в саже перемазаны, ровно черти из преисподней! Я тогда шофером работал.

Мы сидели на берегу. Мимо к шлюзу плыли суда, долетал до нас усиленный динамиком голос из башни управления шлюза: «Вытегорец-25»! Ваш рым двенадцатый!».

— Пароходов, буксиров — движение словно на большаке! — произнес Иван Иванович задумчиво. — А я помню, как этим вот самым местом туэры ходили. Значит, цепь по руслу Шексны была положена, бурная была река... и-и, цепью и то ее было не усмирить! Вон там бережок, с которого я, помню, купался да на туэр глядел, как по цепи карабкается, перебирает ее, баржу против течения тащит. Пыхтит, сопит — и никакой подачи вперед! Думал ли я, что мне вот доведется строить и канал, и шлюзы, и ГЭС. А теперь — посмотрите... Того и жди, что иностранные корабли начнут шлюзоваться на канале, раз он сокращает путь судам из Черного в Бал-



Тысячи часов провели под водой на сооружении Череповецкого гидроузла лучшие водолазы стройки (слева направо): В. П. Солодов, М. М. Дмитриев и А. Н. Козырев.

тийское море вдвое, да и путь спокойней, чем морем вокруг всей Европы. Пожалуйте, милости просим, заграничные флаги, на наше Череповецкое море!

Любое бетонное сооружение вырастает в деревянных пеленках: прежде чем отлить ту или иную деталь из бетона, нужно приготовить деревянную форму, «пеленки». И когда понадобились стройке плотники, Иван Иванович оставил руль самосвала, взялся за топор и пилу.

Добрая слава идет в коллективе строителей о плотнике Вахновкине, как мастере своего дела. Перекрытия, опоры, сотни и сотни различных деталей, нередко в десятки метров величиной, «выпестованы в деревянных пеленках», изготовленных плотником Иваном Вахновкиным.

— Цифру «7» видите на шлюзе? — показывает Иван Иванович. — Форму для отливки тоже я выполнял. Можно сказать, увековечился.

* * *

Прекрасно море на восходе солнца, когда едва-едва проступают очертания затопленных берегов в сиреневой роздыми. Вода, подернутая золотистой пленкой, слабо курится, и чайки, задевая ее острыми белыми крыльями, оставляют широкие круги...

Да не всегда море бывает таким. В самом его покорном смирении таится коварство, ждущее выхода. Окрепнет ветер, нависнут темные, с лилово-бурыми днищами тучи, и поднимутся на нем крутые, увенчанные пенистым гребнем волны, загудят, заревут сердито, в остервенении насылая громады черных валов на берега. Но и в непогодь трасса живет обычной размеренной жизнью.

А это случилось в вешний паводок... Кто первым подал сигнал бедствия, кто заметил, что сорвало с причала земснаряд и неотвратимо понесло на плотину, — осталось неизвестным. Но крик: «Земснаряд понесло!» — казалось, услышали и в рабочем поселке.

Когда люди подоспели на берег, их взорам предстала тревожная картина: под напором льда и воды крепления — стальные цинки и цепи, какими были пришвартованы суда, пережидавшие зимовку у шлюза, рвало, точно гнилые нитки. Понтоны, шаланды, катера, земснаряд — все хозяйство гидромеханизаторов, изготовившееся для дноуглубительных работ очутилось под угрозой.

Яростный рев и клокот воды, скрип и скрежет льдин...

Катастрофа, казалось, неминуема. Плотина, конечно, выстоит, но нет сомнения, что сорванные суда затопит.

Вздыбился стальной понтон, поднятый спиною льдины-крыги, но налетела, бешено крутясь в водовороте, вторая крыга — понтон, получив пробоину, скрылся в мутных клокочущих волнах, мелькнул ржавым боком, с чудовищной силой увлекаемый в разъятый зев турбинного отверстия. Другой понтон, как торпедированный льдиной, смятый и покореженный, пошел на дно... И все ближе, ближе к плотине громада земснаряда...

— На понтоны! — подал команду инженер Пехов.

Его поняли с полуслова: надо создать перед плотиной ограждение из понтонов, скрепить их и удержать. Удержать во что бы то ни стало. Уже выстраивались по берегам бульдозеры, волоча стальные тросы... Но кто дерзнет вступить в единоборство со стихией, рискуя жизнью, взойдет на понтоны? Это сделали шестеро — инженер комсомолец Пигалев, коммунист бригадир плотников-опалубщиков Беляев, коммунист бригадир арматурщиков Шоничев, рабочие Виноградов, Меньшиков, Бекша.

Бурлила вода, бились о понтоны осколки льдин, волны угрожали смыть горстку смельчаков в пучину. Протараненный льдиной накренился земснаряд... Но храбрецы продолжали свое рискованное дело. Ни один из них не покинул понтоны, пока не вытянулись они цепью перед плотиной, преграждая путь судам в водяную пропасть. Полтора часа продолжалась схватка со стихией, пока она не смирилась перед волей и отвагой людей. Тросы, туго натянутые бульдозерами, позванивали, передавая ярый напор воды, гудели моторы тяжелых машин, высвечивавших темень ночи фарами. В эту ночь никто на берегах не сомкнул глаз...

* * *

— Ребята в бригаде, что надо, — рассказывает Шоничев. — Многие, как и я, пришли на Волго-Балт после службы в армии. Слаженный коллектив подобрался. Старались, дружно работали — локоть к локтю. Кого отметить? В бригаде бывало до девяноста человек, выделить кого-то, чтобы остальных не обидеть, трудно. Ну, если вы просите... Запишите: арматурщик Александр Виноградов, бывший моряк Тихоокеанского флота — он и при спасении каравана гидромеханизаторов во время паводка отличился. Действовал бесстрашно! Еще запишите сварщиков Галю Красникову, Фаину Тюфяеву, Сашу Тарунова, Григория Мельниченко... Шов у них — портнихам на зависть. Все стремились, чтобы арматуру принимали от нас с лучшими оценками. Ведь мы бригада коммунистического труда. Так и запишите: трудились ребята по мерам рабочей совести. Потому и выделить кого-то из массы коллектива нелегко. Не было у нас такого, чтобы кто-то один честно работал, а остальные так-сяк... Дружба — прежде всего!

Сколько я ни наводил разговор на то, чтобы Анатолий Шоничев рассказал о себе, он мягко, но настойчиво продолжал о бригаде, этот скромный, удивительно обаятельный человек.

Есть такие люди — открытые. С таким встретишься, словом, что называется, не успеешь обмолвиться, а уже испытываешь доверие, которое не обманет. Таков и Анатолий Шоничев.

Вновь и вновь возвращаюсь я к мысли: строители, целиком отдавая себя работе, очень много получили и от участия в ней, вобрав, впитав и трудовой и жизненный опыт, научились и жить, и трудиться масштабно. Кем явился на стройку Толя Шоничев? За плечами ремесленное училище да армия... На стройке открылся в нем незаурядный талант рабочего-организатора. Здесь его приняли в партию, здесь он стал во главе коллектива коммунистического труда.

— А все-таки, — допытываюсь я, — можно думать, тревожные минуты вы пережили на понтонах в ту весеннюю бурную ночь!

Шоничев мнет в руках брезентовые, жестяной жесткости рукавицы, поводит плечами:

— Да ничего. Терпимо!

Помолчав, добавляет, бросая взгляд на Александра Виноградова, который размахивая кувалдой, выпрямляет какие-то железные листы:

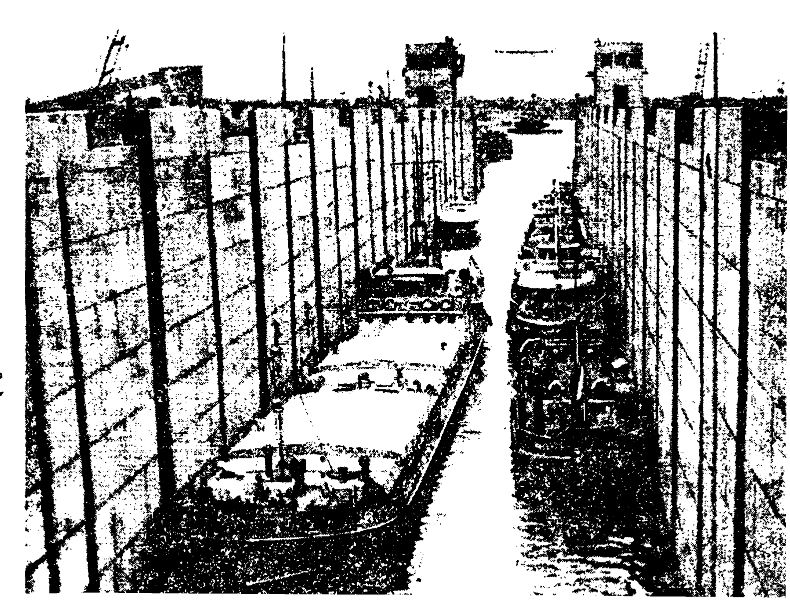
— Ему вот потрудней было. Жена прибежала на берег, нервничает: «Сашенька... Сашенька!» И жену успокаивать, и дело делать... Определенно, ему трудней всех пришлось. Понтоны корежит, льдины дыбом становятся, вода, как в котле, кипит, шум, грохот — и жена, понимаете, на берегу... Нет, Саше мы не завидовали!

МАЗ-225

Посреди поселка, на кучах намывного грунта с галечником и сухим светлым песком, попискивают, перелетывают кулички. Истомленное зноем небо обесцвечено. Вдоль и поперек, с визгом режут его черные стрижи.

Одноэтажные деревянные коттеджи. И рядом — бараки, прячущие фасады в зелень палисадников, кирпичные дома по соседству, с «юртами», куполообразными строеньицами, завезенными сюда с Волго-Дона.

По дорогам через поселок к плотине, сотрясая стены домов, с воем мчатся самосвалы. Мчатся день и ночь, поднимая тучи пыли.



Приветливо распахнулись перед судами ворота седьмого шлюза.

Эти ревущие, летящие на предельных скоростях самосвалы и выдают учащенный, горячий ритм стройки...

Мне нужен старый МАЗ с цифрой «225» на дверке кабины. Водитель на нем шофер Николай Пархоменко, один из ветеранов стройки.

Несутся в пыли и грохоте самосвалы, точно железные духи, попробуй, рассмотри, на котором цифра «225»!

Я разыскал Пархоменко на автобазе. Мы присели в тени, в холодке, закурили и разговорились.

...Их было пятеро — парней с Волго-Дона. Их окружал ореол славы завершенной великой стройки, и почету им было не то, что остальным ребятам. Да и самим им казалось, что на Волго-Доне они прошли огни и воды! Девчата, заглядывая им вслед, с уважением шептали: «Эти... волгодонцы!

* * *

Тяготы начались сразу. Поставили ребят подвозить бревна. Семьдесят километров пути. Семьдесят километров стужи, заносов черного заиндевелого ельника. И бездорожье... В сугробах садились грузовики на дифер и не столько шофер орудовал баранкой, сколько лопатой. В черных угрюмых лесах застигала пурга. Метался ветер, как шальной, замороженная луна пряталась от непогоды в рваные облака, колючий снег забивал кабину, не было от него спасения. Загораживая узкую дорогу, рушились ели, обломленные ветровалом.

Ночевали прямо в пути — недоставало сил добраться до поселка. И чуток был сон в мрачных, погребенных в сыпучие снега лесах, под вой вьюги. Не сон — дремота. Уснешь — околеешь...

У поселка встречал инженер Чхеидзе — смуглый, бородка клинышком, хлопающие на ветру полы мешковатой шинели. Ласковая, чуткая душа! Звал отогреться, выспрашивал о дороге, хвалил, подбодрял:

— Молодцы ребята... Молодцы!

Весна — это зыбкие водянистые болота, раскисшие, развороченные дороги. Низкое небо и дожди. Дожди вперемешку с липким ледяным снегом, превращающие все вокруг в сплошную грязь...

Кто-то из них не выдержал первый:

— Черта лысого я стану вкалывать в таких условиях! Пускай дураков ищут!

Другие насупленно молчали...

Было их пятеро — остался до конца один. Остальные не вынесли испытания, уехали обратно, туда, где нет этого хмурого се-

верного неба, где в белой кипени вишневые сады, где яблок, винограда — ешь-не хочу!

— Когда каналы возводили, — продолжает свой рассказ Пархоменко, — тоже приходилось солоно. Тракторами тягали машины — вязнут передней осью, глину буровят, и точка! А нужно было спешить, от того, как продвигалась отвозка грунта, зависело выполнение плана. По двенадцать часов в сутки за рулем — обычная вещь. Со своим временем не считались! Бывало, плывешь в грязи по буфера, а машина-то перегружена, стонет мотором... аж жалко! Четыре машины сменил — доставалось им, что говорить. А перекрытие Шексны? Н-ну... тут ничего особенного не было. Валили гравий, камень — только и всего. Бетонных кубов сбросили совсем немного, чтобы подешевле обошлось нам море. Ну, и стало море! Посмотреть приятно!

— Вы родом-то, Николай, откуда? — спрашиваю я, делая пометки в блокноте.

— С Дону. А вырос на Кубани, в городе Кропоткине.

— Тянет, наверное, домой?

— В отпуск езжу. Ребят, старых корешей, видаю, с которыми сюда приехал в 52-м году. Удрали, черти!.. Кое-кто дома кирпичные уже себе поставил: шоферы на юге в цене. Садочки, понимаете, фруктов всяких навалом — свое, непокупное. И живность — порося во дворе копается, курей до биса... А я как был строитель, кочевой человек, таким и остался. Никакой у меня недвижимости — что, я дом с собой возить стану?

Он комкает в руках замасленную обтирку.

— Женился здесь, две дочки. Жена — Настя... Анастасия Васильевна — из местных. Что же вы меня о процентах не спрашиваете? — обертывается он неожиданно ко мне. — Выработка сейчас на двести процентов. Это уж как закон! Машину люблю, берегу...

Поднявшись со скамьи, Николай протягивает на прощание руку.

— Постойте, — говорю я. — Инженер Чхеидзе — фамилия вроде бы знакомая. Одно время писали в газетах об инженере Чхеидзе и его идее канала на сибирских реках, сократившем бы путь судам по Великому северному морскому пути. Тот?

— Он, он... — кивает Пархоменко. — Душа, говорю, человек! О нем роман написан. Читали «Далеко от Москвы» Ажаева? Инженер Беридзе целиком списан с нашего Чхеидзе, Георгия Давыдовича. Где он сейчас, не слыхали?

Николай ушел к своей машине, открыл капот. И словно бы вскользь обронил:

— Кончаем Волго-Балт, куда теперь? Главные реки свои в Европе соединили каналами, придется, видно, в Сибирь или на Дальний Восток подаваться.

Нет у этого человека домика в вишневом садочке. Но есть крепкие рабочие руки, беспокойное сердце строителя. Люди, как Николай Пархоменко, рядовой Волго-Балта, оставляют после себя, там, где пролег их путь, выросшие в тайге города, рукотворные моря — они, хозяева жизни, украшают землю!

ОНИ НАХОДЯТ СВОЮ СУДЬБУ

Красная, полинялая рубашка-тенниска. Русые непокорные вихры. Белые, выгоревшие на солнце брови... Он, Владимир Борисов, на стройке четвертый год. Начал трудовую биографию после института инженером проектной группы, вскоре был назначен старшим прорабом по земляным работам. Здесь, на стройке, принят в партию.

— Посмотрели б вы, что было у нас в годы пик — в 1961 и особенно в 1962! — говорит Владимир. — Объем работ был, без преувеличения, огромный. У меня в смену на плотину, каналы и дамбы выходило по 500—600 человек, 12 экскаваторов, 20 бульдозеров, до сотни машин.

— Целая армия! — замечаю я.

— Да-а... Лишь земляные работы в 1962 году составили более трех миллионов кубометров, годовое задание тогда было перевыполнено почти на миллион кубов. Между прочим, в том же году бетона было уложено больше тридцати тысяч тонн! Сейчас уже не то — отделочные работы, косметика, если так выразиться. Это счастье, что из института я попал на такую стройку — не диплом же, а практика делают из воспитанника вуза знающего инженера, — продолжает Борисов убежденно. — Где, как не на стройке, приложить знания, полученные в институте, научиться принимать ответственные инженерные решения? Когда у вас в руках оказываются колоссальные материальные ценности, тогда вы и почувствуете, как вести счет копейкам, чтобы из них складывались рубли, тысячи рублей экономии.

Значительная экономия была достигнута при выемке подводящего канала ГЭС. Вода, пущенная через станцию в проделанную строителями прорезь, своим исполинским напором выполнила за строителей огромную работу. Двадцать пять тысяч кубометров грунта, — таков итог этого не внесенного ни в один наряд «землекопа»!

Второй случай. Проект предусматривал на правобережном сопряжении плотины сухую осыпку грунта. А это и времени взяло бы много, и обошлось бы дорого. Конечно, затраты запроектированы. Но... Но не применить ли гидромеханизацию? И опять строители получили удешевление работ, да и качество их ничуть не пострадало — недаром же проектировщики согласились с этим предложением!

— Или вот откосы в нижнем подходе канала № 76, — рассказывает Владимир Борисов. — Тут также мы пошли на изменение проекта. Сделали откосы несколько круче, тем самым сократили расход бетона, получили выигрыш и во времени. К тому же укладку фильтров на откосы произвели бульдозерами — ювелирная работа, но люди с ней справились... Люди у нас великолепные! Возьмите комплексную бригаду Евдокии Пархоменко — месячные задания выполняет на 110—160 процентов. А бульдозеристы Валентин Виноградов, Василий Хорев, Константин Столяров! Виртуозы. Смотришь на их работу, и кажется: машины, как бы продолжение их золотых рабочих рук, послушные, покорные человеческой воле, словно живые существа. Ветеранам стройки не уступают комсомольцы — Вася Пушкин, Витя Зеленцов, Коля Гусев... Отчаянные, смелые на работу парни! Нельзя не упомянуть экскаваторщиков — Клавдия Цветкова, Виктора Зарымова, Ивана Бушуева, Геннадия Сиротина, Бориса Смирнова, Бориса Худякова. Перекрыть в полтора — два раза норму — обычное для них дело. Руководить такими людьми, значит пройти для себя ничем не заменимую школу.

* * *

Молодым специалистам, пришедшим на Волго-Балт со студенческой скамьи, а то и со школьной, великий канал, изменивший лицо географических карт, дал закалку, дал зарядку на всю жизнь. И долго им будут вспоминаться горячие деньки перекрытия Шексны, годы «большого бетона», и будет им что вспомнить, молодым волгобалтовцам!

Как и Владимира Борисова, Эльзу Туваеву, выпускницу техникума, стройка сделала специалистом. Она пришла сюда, когда канал существовал лишь в проектных документах, а на месте шлюза в котловане на утренних и вечерних зорях плавилась, пускала круги шекснинская плотва... Дали назначение мастером арматурного двора. Брезентовые брюки, спецовка с капюшоном — девичий ли костюм? На высоте в пятиэтажный дом устанавливать железные и стальные ребра арматуры, собирать скелет будущего

сооружения, которое затем облечется в бетон, на высоте, где кружится голова и вниз посмотреть жутко, — девичье ли дело? Работала. Грязь ли, мороз ли, когда брезентовые рукавицы прилипают к обледенелому металлу, в зной и лихие ветры видели Эльзу на стройплощадках.

На первых порах, пока разворачивалось строительство, не хватало то кранов, то арматуры, то опалубки... Складской сарай однажды на доски разобрали — только бы не снижать, только бы повышать темп работы!

— Сколько я ползала на высоте, мне теперь хоть в цирк, — улыбается Эльза Павловна.

У нее простое лицо, твердый и в то же время мягкий женственный взгляд серых спокойных глаз.

— В смене бывало до полутораста человек. В большинстве мужчины. Что я перед ними — девчонка! Да и всякий народ попадался — найди к иному дверку в душу, достучись до рабочей совести... Ничего, приобвыкла, научилась.

На стройке нашла молоденькая комсомолка и свою судьбу. Слесарь Алеша Туваев. Находилось время посидеть с ним в парке, вечерними гулкими улицами походить по поселку, помечтать...

— Есть дочка. Наташа. Уже четвертый год пошел, совсем большая! — улыбка вновь трогает губы Эльзы Павловны, затаенная, материнская. — Куда после Волго-Балта? Конечно, снова на стройку! Муж приобрел здесь несколько специальностей, работал на бульдозере, теперь экскаваторщик. Неужто ж нам с ним места на стройках не найдется?

Я встретился и с Альбиной Ульевой, сверстницей Эльзы: трудовые биографии этих женщин типичны для стройки на Шексне, в узловых, поворотных моментах повторяют одна другую. И это закономерно — люди строили не только шлюз и грандиозные сооружения канала, люди строили и себя, и свою судьбу.

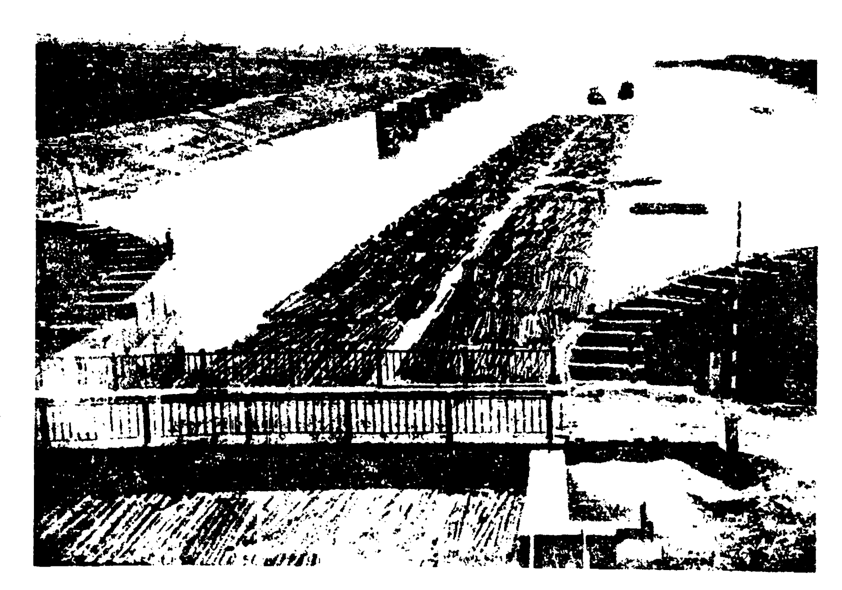
Ульеву на Волго-Балт позвал комсомольский долг.

...Вручен аттестат зрелости. Последний школьный бал. Куда теперь? Открыты все пути — твори, выдумывай, пробуй! Все дороги перед тобой, шагай по любой на выбор! Но как нащупать одну, единственно нужную тебе? И идти, и идти по ней, не сворачивая, как бы трудно ни приходилось...

Отговаривали подруги:

— Куда ты? Уезжать из Череповца, когда к нам люди едут?

Оставила родной город. Променяла его улицы, его вековые тополя над обрывом к реке, трамваи, что ползут по мостовой по синим рельсам к металлургическому заводу, дымящему трубами теплоцентрали, посылающему в ночное небо сполохи плавок до-



По новой голубой дороге пошли караваны плотов.

мен и мартеновских печей. Променяла на болото, на неустроенный поселок из деревянных бараков...

Бетон, гравий, песок, прежде чем лечь в тело плотины, в дамбы и каналы проходят испытание. На пригодность, на прочность. Этим и занята Альбина Ульева. Анализы, пробы, бесконечные пробы. Сколько их взято, прошло через руки Альбины? От точных аптекарских весов до 200-тонного пресса — таков «диапазон» средств, с помощью которых ведет она свою ответственнейшую работу. Но мало проверить качество, надо еще и проконтролировать, как идет укладка бетона, как проводится осыпка уже проверенного грунта. Недаром говорят: «Борьба за качество!» Именно, борьба, верное найдено слово. А раз борьба — прояви характер, прояви настойчивость, выдержку и смелость.

Есть характер и у Альбины Ульевой. Неспроста ее, хорошую общественницу, постоянно избирали в комитет комсомола СМУ-419. Здесь Альбина сыграла свадьбу. Муж, комсомолец Владимир Ульев, трудится на кислородной станции. Растет сын Павлик.

Владимир окончил заочно среднюю школу, намеревается продолжить учебу в заочном техникуме. Альбина мечтает об учебе в институте без отрыва от производства. В перспективе: семья, где все учатся.

Обычные, рядовые люди. Обычная советская семья. Их много, таких семей, появилось на стройке по праву названной комсомольско-молодежной!

МЕДАЛЬ ЗА ТРУД

С ФИЛИППОМ Дмитриевичем Ведровым мы идем вдоль шлюза. Секретарь парткома — примечательная личность. Инвалид войны — без палочки никуда.

— Партком у нас на общественных началах. Ночь продежуришь на насосной станции, отдохнуть бы, а тут дел в парткоме накопилось. Порой до новой смены не приляжешь, думаешь, откуда и силы берутся!

С ним здороваются: большинство рабочих Филипп Дмитриевич знает в лицо, и его все узнают по этой палочке, по прихрамывающей походке и скрипу протеза, по грузноватой фигуре.

— Сегодня Беляев с бригадой переброшен с ГЭС на шлюз, — говорит мне Ведров, прощаясь. — Найдете! А мне надо на бетонный завод, пойду, посмотрю, как у бетонщиков дела обстоят...

Жара! Солнце так и палит. Душно. Набегают и тают белые пухлые облачка.

Окутанный кисеей мелкой сероватой пыли, шумит бетонный завод. Снуют груженные щебнем и песком самосвалы. Сушь. Железный лязг и грохот...

Как и сказал секретарь парткома, Анастаса Павловича Беляева я нашел быстро. Мы пристроились в тени, близ стенки шлюза.

Бригаду опалубщиков, возглавляемую плотником Анастасом Беляевым, называют гвардейской. Она известна всей трассе Волго-Балта.

Трудовая биография Беляева началась, когда было ему четырнадцать лет. Ушел отец на войну, и уже следующую весну сын солдата провел за плугом. Пахал и сеял. Сено косил и стога метал — как все сверстники! На плечи женщин и подростков легла тогда тяжесть хлеборобского труда. Отцы на фронте, сыновья в поле воевали... И пристрастие к плотницкому делу он получил в наследство от отца. Всей-то разницы между ними: батя избы ставил, конюшни, фермы рубил, ему же посчастливилось отдать свой труд великой стройке — Волго-Балту... Так вот, вкратце можно передать рассказ Беляева о себе.

Он скуп на слова и жесты. Тратит их экономно, как бы взвешивая про себя, и оттого они обретают особую весомость.

Постоянный поиск, смелые решения, трудовой порыв — это и укрепило за бригадой Беляева славу передовой на Волго-Балте.

— Да, на ходу учились, — поддакивает мне Анастас Павлович. — Дадут задание, в чертежи заглянешь, так и этак, сто раз прикинешь пока за топор возьмешься. Скажем, в турбинном отде-

лении ГЭС, там точно арматура заковыристая, не сразу разберешься что к чему. Да ведь что потрудней, к тому и душа прилегает. На шлюзе тоже день на день не приходился. Где простая опалубка, доску прибил — и кончено. А то на высоте, в переплетении арматуры работали, сделаешь, что надо — самому не верится: неужто это мы такую махину строим?.. Опять же плотина, и она через наши руки прошла, каждая пядь в ней знакома — в наших, в деревянных пеленках опалубка вырастала! Что ни день, бывало, то все новые, новые здания. Прораб Василий Иванович Сергиенко, старший прораб ГЭС Леонид Семенович Суслов очень нам помогали. Немного б мы наработали, если б рядом инженеров не было.

С уважением, по имени и отчеству Беляев перечисляет рабочих бригады, ее ветеранов — Александра Павловича Акулова, Александра Петровича Вахорева, Егора Степановича Решетова, Вячеслава Степановича Меньшикова, Ивана Андреевича Денисова...

— Да что много говорить? — он аккуратно натягивает рукавицы, взгляд его скользит по плотине, строениям шлюза. — Уж если это... это за нас не скажет, то что мы сами о себе поведаем?

Я пытаюсь навести его на разговор о событиях бурной весенней ночи, но безуспешно.

— Чего там такого! — отмахивается Беляев. — Нечего считаться: кто был на понтонах, кто не был... Всем работы хватало. Бульдозеристы, те и на берегу были, да тоже глаз всю ночь не сомкнули. Ни на минуту нельзя было тормоза машин ослабить.

И я понял: для Беляева, как и других, кто проявил мужество и стойкость в схватке со стихией, та тревожная вешняя ночь — не больше, как эпизод. Эпизод их жизни, не такой уж значительный, потому что сами будни стройки были полны скрытого героизма, которому чужды внешние эффекты, потому что имя подвига — повседневный труд.

— Наутро поесть едва успели, как надо было заступать на смену, — говорит Анастас Павлович. — Да мы и забыли про то... Чего и вспоминать уж?

* * *

Набегает на бетонный берег у плотины игривая волна. Плещет, искрится на солнце, колышет белое отражение башен шлюза, белые тающие в знойном мареве облака. Идут суда морем. То одиночные, то целыми караванами. Идут суда от пяти морей...

А мне почему-то вспомнились стены легендарного города на Волге, откуда, быть может, и плывут эти нескончаемые караваны барж, нефтеналивных самоходок.

«Здесь стояли насмерть гвардейцы»... — начертано на мраморе, и я помню, с какими лицами читали эти слова люди, и гордость за ратные подвиги наполняла их сердца, и жгучий комок застревал в горле. Стояли насмерть — преградили дорогу полчищам врага, спасли жизнь на земле! И вечная им память и слава — героям великой битвы, вечная им благодарность потомков!

А разве герои трудовых буден не заслуживают того, чтобы их имена выбивали на мраморе? Впрочем, к чему мрамор — железобетон не менее вечен, чем мрамор. Железобетон шлюза и плотины, в который воплотились думы и стремления, труд и подвиг строителей Волго-Балта. И пусть на нем обозначатся имена тех, кому обязано рождением новое море, новый путь, открывшийся к пяти морям континента, — имена арматурщиков и монтажников, инженеров и проектировщиков, плотников-опалубщиков и бульдозеристов — лучших из лучших, героев эпопеи Волго-Балта!

Пусть будет так... Потому что:

Из одного металла льют
Медаль за бой,
Медаль за труд.

Июль, 1964 г.

А. ЛОЗОВОЙ,
секретарь комитета ВЛКСМ
Волгобалтстроя



**«Только вперед! Только на линию огня!
Только через трудности к победе...»**
Н. Островский.

НА БЕТОННЫХ башнях одного из шлюзов Новинкинского гидроузла начертаны слова: «Волго-Балт — это дорога юности!»

Дорога юности! Недаром было это сказано. Над крупнейшей стройкой семилетки держала шефство комсомолия Вологды, объявив ее своей комсомольской ударной. Но вологжане правильно говорили, что Волго-Балт — это дело рук молодежи всей страны. На строительство канала приехало из разных областей, краев и республик более трех с половиной тысяч молодых энтузиастов. Их ждали трудности. Суровые северные зимы, непролазная грязь весной и осенью. Жить на первых порах приходилось в палатках, в вагончиках. До ближайшей железнодорожной станции — двести километров. Некоторые не выдерживали. Проработав месяц-другой, уезжали. Особенно те, кто ехал за длинным рублем. Оставались крепкие, упорные. Вскоре имена многих из них стали известны всей области. Волго-Балт для этих парней и девчат стал школой мужества, выносливости и трудолюбия.

В трудных условиях бетонировала днищевые блоки пятого шлюза молодежная бригада Леонида Ромашко. Природа словно ополчилась против ребят. Подготовят за день блок, а утром приходят — подземные воды опять просочились. В блоке — сплошное месиво грязи. Надо начинать очистку снова.

В ноябре 1962 года на шестом шлюзе была организована еще одна комсомольская бригада во главе с Михаилом Никитиным. В нее вошли двенадцать парней, приехавших из рядов Советской Армии. Овладев специальностями бетонщика, арматурщика, сварщика, они самоотверженно трудились на любом участке. Вскоре

бригада Михаила Никитина вышла в число передовых. Одной из первых ей присвоено звание коллектива коммунистического труда. Аркадий Хомутенко, Михаил Никитин, Николай Титов, Борис Прохоров, Константин Ветров и все остальные члены бригады за отличную работу награждены знаками ЦК ВЛКСМ «Молодому передовику производства». Этих ребят всюду можно было увидеть вместе: в кино, на вечере отдыха, на воскресниках. Вместе вступили они и в ряды дружинников.

Бескорыстие, трудовая самоотверженность и мужество — вот отличительные черты членов молодежных бригад.

Однажды кто-то упрекнул шофера Николая Бабаева:

— Хорошо тебе рекорды ставить — машина исправная. Попробовал бы на моей развалине.

— Состояние машины от водителя зависит, — спокойно ответил Бабаев. — И на твоей можно работать хорошо. Если хочешь, можем поменяться...

На следующее утро Николай отдал свой «маз», а сам остался в гараже. Несколько дней он ремонтировал доставшуюся ему «развалину». А когда выехал на линию, по-прежнему стал выполнять по полторы нормы в смену.

Все самые трудные работы — выемку и отсыпку грунта, укладку бетона и монтаж закладных частей, крепление откосов и возведение башен управления выполняли механизаторы. Они постоянно боролись с грунтовыми водами и болотами, трудились в местах, где, казалось, не пройти даже человеку, а не то что экскаватору.

Анатолий Кучеренко хорошо помнит, как их экипаж (он был помощником машиниста) начинал работы в котловане пятого шлюза. Десятки мощных насосов не успевали откачивать воду. Но машинист Илья Ищенко, каждую минуту рискуя утопить в серо-бурой жиже стальную махину, ковш за ковшом продолжал выемку. Полтора года спустя Анатолий, сам уже машинист экскаватора, повел выемку грунта в еще более сложных условиях — на 62-м канале.

* * *

...Близился день пуска трассы, и росло трудовое напряжение механизаторов. Каждый сознавал, что от него зависит успех всего коллектива. Именно это заставило бульдозериста Бориса Билькова работать, не считаясь со временем. Бывало, выйдет, бульдозер из строя — Борис сам устраняет поломку, а потом садится за рычаги. Смена давно закончилась, но Бильков продолжает работать, пока не перевыполнит задание. Случилась у товарища беда, придет на подмогу. Это он бросился в ледяную воду спасать тонущий кран...



С фотографии смотрят на вас задумчивые девичьи глаза. Это Ирина Устинова—техник центральной лаборатории, прибывшая на Волго-Балт по комсомольской путевке.

А разве не подвиг совершил комсомолец Юрий Байнин, когда у него отказала электрическая печь, и он проработал всю долгую зимнюю ночь в насосной, в страшном холоде? А Саша Логинов, который, спасая кабель, бросился в ледяную осеннюю воду? В буднях рождались подвиги. И это не случайно. Ведь в сердцах ребят жила романтика дерзких исканий, нехоженных троп и страстный порыв: «Вперед!».

Гидромеханизаторы... Это они проложили сорокакилометровый искусственный канал по водоразделу. Шесть комсомольско-молодежных экипажей трудилось в их коллективе. Евгений Пасхин, Николай Ластовко, Александр Сапожков, Петр Демиденко и другие ребята несли вахту, забывая о сне и отдыхе. О многом говорит Почетная грамота ЦК ВЛКСМ, которой отмечен труд Петра Демиденко.

Борьба с трудностями будила творческую мысль. Чуть ли не каждый третий в коллективе гидромеханизаторов был рационализатором или изобретателем. Именно здесь родилась идея: изменить

технологию разработки грунта. В содружестве с инженерно-техническими работниками треста гидромеханизаторы сконструировали новую фрезу, названную ложкообразной. Она хорошо работала на «тяжелых» глинах.

— Светлая голова, — говорили на земснаряде № 313 о комсомольце-механике Валентине Анахине, который немало сделал, совершенствуя землеройные машины.

Много добрых дел на счету у молодых инженеров. Средний возраст мастеров и прорабов на стройке был 21—24 года. Здесь началась трудовая биография Петра Догаева, Шамиля Акбулатова, Владимира Шохина, Георгия Даленко, Юрия Фомина, Игоря Вишневецкого, Анатолия Гадзала, Владимира Аврамчикова, Святослава Крохина, Владимира Цуранова, Феликса Потиевского, Анатолия Пикалова, Петра Матушко, Владимира Шиманского. Можно назвать десятки других имен молодых специалистов, для которых Волго-Балт стал большой школой практического опыта, яркой страницей биографии.

На последнем комсомольском активе, состоявшемся в феврале 1964 года, была поставлена задача: к концу мая подготовить все гидросооружения для пропуска судов по новой трассе канала, а к сентябрю закончить строительство Волго-Балта и предъявить его для сдачи в постоянную эксплуатацию.

Комсомольцы шестого шлюза предложили начать соревнование за право поднять вымпел готовности Волго-Балта к пропуску судов. Первой включилась в это соревнование бригада Михаила Никитина. Она обязалась ежедневно перевыполнять нормы выработки, не допускать нарушений общественного порядка и правил социалистического общежития, добиваться отличного качества строительных работ. Почти сразу же вступили в соревнование



На этом снимке—прораб Станислав Никитин и секретарь комитета ВЛКСМ Волгобалтстроя Александр Лозовой. Снимок сделан зимой 1964 года, когда работы на канале подходили к концу. Главные трудности позади. Радостно посмотреть на шлюзы и плотины, воздвигнутые гидростроителями.

бригады шоферов Русанова, Маренко, Филиповича, маляров-штукатуров — Ушакова, комплексная бригада Федора Скоробреха и многие другие. Соревнование охватило всю стройку.

Посты и штабы «Комсомольского прожектора» на самых ответственных участках боролись за высокое качество работ, помогали организовать слаженную работу механизмов и автотранспорта, огнем сатиры бичевали хулиганов, прогульщиков, лодырей, нерадивых руководителей. В дни подготовки к открытию навигации «прожектористы» организовали круглосуточный контроль за ходом работ на объектах. Когда нужно было ускорить поставку оборудования, штаб связывался с заводами-поставщиками.

Много славных дел на счету комсомолии Волго-Балта. Девушки из строительного управления № 420 стали инициаторами соревнования за коммунистический быт, первыми отказались от услуг техничек и перешли на полное самообслуживание в общежитии.

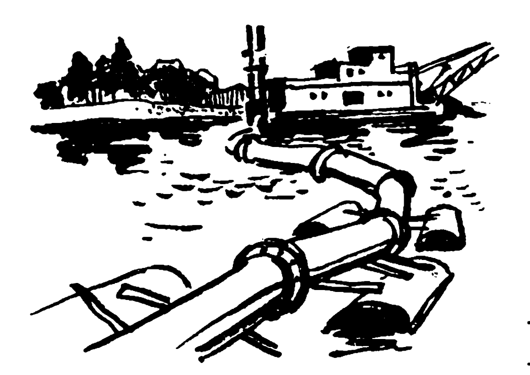
А комсомольские воскресники? На них были собраны тысячи тонн металлолома, оборудовались стадионы, спортивные площадки, благоустраивались поселки строителей.

А молодежное кафе «Юность»? Оно создавалось на общественных началах. В него вложили труд и девушки из бригады Анатолия Ушакова, и молодые электрики Николай Карпенко с Иваном Никитиным, и ребята из бригады Михаила Никитина. Кафе стало любимым местом отдыха молодежи.

...Идут суда по Волго-Балту. Приветливо гудят они на прощанье молодым романтикам, уезжающим на новые стройки. Их путь лежит на Дальний Восток, в Среднюю Азию, на Украину, в Прибалтику, в Сибирь и на Север. Разве не самое большое счастье на земле: в глухих, необжитых местах возводить города и заводы, гидроэлектростанции и каналы? Разве не настоящая романтика — быть первопроходцами, бороться, дерзать и совершать новые трудовые подвиги?

★

Т. СПИВАК



КОМАНДА С ТРИСТА ПЯТНАДЦАТОГО

Декабрь 1960 года. Бесконечные пути газетчика приводят меня в специализированное управление № 478 треста «Трансгидромеханизация».

Когда речь заходит о том, на какой земснаряд мне отправиться, возникают разногласия. Триста пятый, триста тринадцатый, триста пятнадцатый... Все агрегаты работают хорошо.

— В общем, на любой, — заключает секретарь парторганизации управления А. С. Золотухин. — Не ошибетесь. Взять хотя бы триста пятнадцатый. Его экипаж первый в нашем управлении удостоился высокого звания коллектива коммунистического труда.

— Кто командир экипажа?

— Михаил Павлович Чикишев.

Чикишев... Знакомая фамилия. Где мы могли встречаться прежде? Перебираю в памяти все сколько-нибудь значительные встречи со строителями Волго-Балта. Собрание... Ну, конечно, партийное собрание. Коммунисты стройки принимали в свою семью новое пополнение.

Невысокий, коренастый мужчина лет тридцати пяти стоял у стола президиума и, заметно волнуясь, рассказывал автобиографию. Говорил он отрывисто, лаконично, и все время пытался спрятать куда-нибудь крупные, загорелые руки, словно они мешали его речи.

Биография самая обычная: учился... начал работать... Волго-Дон, Кострома, Волго-Балт...

Голос из зала: «Расскажите, как коллектив вашего земснаряда выполняет условия соревнования за коммунистический труд?»

Короткий ответ. Это и был Михаил Павлович Чикишев. Тогда собрание единогласно приняло его кандидатом в члены КПСС.

* * *

...Мы идем по берегу будущего канала. Михаил Павлович с увлечением рассказывает об изменении проекта Волго-Балта. Несколько месяцев назад стало известно, что группа инженеров, куда вошли главный технолог треста «Трансгидромеханизация» М. А. Горин, директор дирекции Волгобалтстроя В. И. Королев, инженер «Главморречстроя» А. Ф. Дорофеев и другие, критически пересмотрела проект и предложила сократить количество шлюзов. Теперь вместо девяти их должно быть только семь. Это даст возможность установить от Пахомовского до Череповецкого гидроузла — на протяжении 265 километров — единый водный бьеф. Уменьшается расход металла и бетона, ускоряются сроки строительства и, самое главное, улучшаются эксплуатационные возможности Волго-Балта.

— Зато уж нам, гидромеханизаторам, работы прибавилось, — весело замечает Чикишев. — На расстоянии сорока километров предстоит прорыть новый канал. Это около 30 миллионов кубометров грунта. Размах! Есть где развернуться! В некоторых местах глубина выемки будет превышать сорок метров.

Он явно радовался, что впереди их ждет такая большая работа. Вот ведь как создан наш человек. Его лишают покоя, отдыха, ему говорят — трудно будет, а он радуется: хороша работа!

— А ведь нелегко будет, Михаил Павлович. Говорят, грунты здесь очень тяжелые.

— Что верно, то верно, — соглашается Чикишев. — Грунты — хуже не придумаешь. Торф, глина, пни, камни... Но все равно одолеем. Смотрите, сколько здесь техники, — он показывает на то и дело попадающиеся нам рефулерные земснаряды «300-40». Их пульповоды протянулись на сотни метров в глубь лесов.

— А следующей весной их будет здесь еще больше. С такой техникой любые горы своротить можно.

Наконец, и триста пятнадцатый. Мы подошли к земснаряду в тот момент, когда здесь заканчивали переноску троса, которым укрепляется на берегу этот громадный пловучий землеворот. Работа трудная. Тяжелые стальные канаты едва поддаются силе трех человек.

— А где остальные рабочие?

— Тут все, — улыбается Михаил Павлович. — Вон в рубке еще четвертый. Багермейстер. Он же начальник смены.

Вдруг взгляд моего спутника стал тревожно напряженным.

— Извините, я сейчас. — Он побежал, легко и ловко перепрыгивая с кочки на кочку. Сходу ухватился за трос, помог его подтянуть и закрепить за мертвяк.

— Вот это и есть трудность, — продолжал он, вернувшись. — Не было бы болота, можно было бы делать эту работу механизмом. А тут попробуй, загони его в эту торфяную жижу. Таскаем вручную.

— По существующим нормам на земснаряде типа «300-40» должна быть команда из тридцати двух человек.

— Точно. Но в наше время норма — довольно неустойчивое понятие. То, что еще вчера казалось пределом, сегодня уже старо. Нормы устанавливают люди. Ну, а человеческому дерзанию предела нет. Хотите сказать, слишком громкие слова? Скажу проще. Людей на земснаряде не хватает. Ждать, пока пришлют? А сколько ждать? Тем временем такая мощная машина будет стоять. Решили работать.

— Сколько же человек на земснаряде?

— Двадцать. В смену — пятеро. Сегодня заболела электромашинист Акимова. Надо бы вызвать замену. Но на это уйдет полсмены. Ребята посоветовались и решили работать вчетвером. У двигателей остались только двое: машинист Аникеев и его помощник — студент-практикант Гомельского строительного техникума Атрошкин.

— И вы спокойны?

— А зачем мне волноваться? Аникеев может с успехом обслуживать любое оборудование. Земснаряд работает как обычно.

От тридцати до двадцати человек! Как же нужно было уплотнить рабочий день, чтобы выполнять нагрузку в полтора-два раза большую, чем прежде! Однако на триста пятнадцатом к этому отнеслись как к само собой разумеющемуся явлению.

Здесь не только Владимир Аникеев, но почти все члены команды владеют смежной профессией. Так, Василий Борисенко тоже может обслуживать и механическое и электрическое оборудование. К тому же он еще и электросварщик. Это для команды особенно ценно. Случается какой срочный ремонт, Чикишеву не нужно вызывать с участка ремонтную бригаду. Экскаваторщики В. Борисенко, К. Дробь, А. Угнавенок — каждый в свою смену быстро устранят поломку.

Есть у команды и свой слесарь. Это машинист Павел Тришкин, или как его здесь зовут — Тришкин-старший. Это прибавление к

фамилии укоренилось с тех пор, как на земснаряде появился младший брат Павла — Геннадий.

Павел пришел в гидромеханизацию, уже имея профессию. После окончания железнодорожного училища он работал слесарем в Вологодском паровозном депо. А вот Геннадий переехал к брату прямо со школьной скамьи. Определили матросом. В характере парня отлично уживались юношеская порывистость и непоседливость с любознательностью. Он мог часами помогать брату или другим машинистам в ремонте, не боясь никакой самой грязной работы.

На юношу обратили внимание. Предложили поехать в училище. Так Геннадий стал слушателем Яхромской технической школы. Вернулся он электромашинистом.

Забегая немного вперед, скажу, что и Павел очень быстро рос как специалист. Уже в 1961 году он стал оператором-багермейстером, а еще через год... Впрочем, об этом позже. Когда мы впервые встретились, был на исходе шестидесятый. И Павел работал машинистом.

В соревнование за коммунистический труд включились первыми. Особых изменений как будто и не произошло. Но работать стали лучше. Более полутора годовых норм — таков итог второго года семилетки.

Начальник смены Борис Александрович Фофанов объяснил этот успех очень просто:

— Любую работу выполняем так, чтобы больше не переделывать.

Эти слова у гидромеханизаторов имеют особый смысл. Вся их работа скрыта под водой. Не видно. Брак можно обнаружить только после замера гидротехников. Случается, что приходится возвращаться, убирать недоборы. Однако на триста пятнадцатом за последние три года не было ни одного случая брака или аварии.

Но это не все. За цифрой — 150 процентов — кроется еще и повседневная борьба коллектива за повышение производительности агрегатов.

Повысить производительность у гидромеханизаторов означает сократить простои. Засоренность забоев настолько велика, что в отдельные смены багермейстер регистрирует в вахтенном журнале до пятидесяти остановок. И всякий раз причина одна и та же: чистка рабочего колеса.

— Таковы уж наши условия труда, — успокаивали себя на некоторых земснарядах. — Вон сколько на берегу всяких камней, коряг и палок. Мы против них бессильны.

— Не может быть, — думал Чикишев. — А что, если предварительно убирать все эти коряги. На очистку забоя, если за это

возьмется сразу вся команда, уйдет несколько часов. Зато потом несколько смен можно будет работать спокойно.

Так и сделали. Число остановок сократилось втрое.

Много времени отнимали у членов команды работы, связанные с перемещением земснаряда в забое — переноска троса, наращивание пульповодов, подключение высоковольтного кабеля и некоторые другие. Чтобы сократить это непроизводительно разбазариваемое время, решили все трудоемкие процессы выполнять совместно двумя сменами.

— Если мы знаем, что нашим сменщикам придется наращивать пульповод, мы не уходим отсюда до тех пор, пока земснаряд не начнет снова работу. Это сокращает простои.

...Коротка северная осень. Иногда уже в октябре мороз сковывает землю, останавливает течение реки. А с наступлением морозов останавливается и земснаряд. Пять месяцев простоев — не слишком ли щедрая трата времени? Нельзя ли продлить срок работы механизмов, останавливая их только для проведения ремонта? Этот вопрос беспокоил многих.

В 1959 году решили испытать несколько земснарядов в зимних условиях. Первым из них был триста пятнадцатый. К земснаряду и плавучему пульповоду прикрепили два потокообразователя. Эти маленькие моторчики поддерживали постоянное движение воды вокруг земснаряда (или, как говорят гидромеханизаторы, создавали майну), не давая льдам сковать механизм.

— Первую зиму трудностей было много и результат был еще невелик, — вспоминает Михаил Павлович. — Однако сама идея возможности работы в зимних условиях победила.

В следующем году к работе зимой готовились заранее. Но с наступлением морозов возникло новое затруднение: из воды трос тащил за собой грунт, различные водоросли. Все это тотчас же примерзало к рамкам полиспастов. Трос соскальзывал с роликов, что могло привести к аварии. Помогло небольшое приспособление: очиститель в виде треугольного ножа...

...Прошло более двух лет. Как-то будучи летом 1963 года у гидромеханизаторов, я вспомнила о триста пятнадцатом.

— В команде большие перемены,—сообщил начальник управления Николай Георгиевич Вавилов. — Многие из этого коллектива перешли на другие земснаряды. Кондрат Юзефович Дробь теперь возглавляет 311-й. Нет в команде и Чикишева.

— А где он?

— На триста пятом. Начальником земснаряда.

Два года назад коллектив на триста пятом был одним из сильных. Но когда земснаряд отправляли на капитальный ремонт,

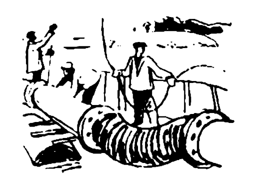
команду расформировали. Через полгода триста пятый вернулся. Людей набрали новых. Дело не клеилось. Сначала думали, что люди просто еще не сработались. Выжидали. Но шли месяцы, а триста пятый продолжал плестись в хвосте. Нужно было кого-то посылать на подмогу.

— Пойду, — согласился Чикишев, когда с ним завели речь об отстающем земснаряде.

— А свой на кого оставишь?

— А у меня замена есть хорошая — Павел Тришкин. Парень давно уже из багеров вырос.

И Чикишев передал своему ученику земснаряд. Хоть и много дел было у него в новом коллективе, но за своим прежним экипажем он продолжал следить с ревнивым вниманием. Но для беспокойства причин не было. Триста пятнадцатый по-прежнему шел в числе передовых. За время работы на Волго-Балте он вынул из трассы канала три миллиона кубометров грунта. Это — десятая часть всего объема, сделанного гидромеханизаторами.





ВОЛГО-БАЛТ

Текст этой песни сложен коллективом художественной самодеятельности Буйского Дома культуры железнодорожников, побывавшем на Волго-Балте.

Песня с большим успехом исполнялась на концертах для строителей.

Стал ты гордостью народною,
Волго-Балт, текущий вдаль,
Многогрузная, многоводная
Голубая магистраль.

Припев:
Покорились реки смелому!
Шлет привет волна балтийская
Морю Черному, морю Белому
И Азовскому, и Каспийскому.

Через шлюзы-ускорители
День и ночь идут суда.
И приветствует строителей
Побежденная вода.

Припев.

Волго-Балт — два слова вспенены
Быстрокрылою молвой.
Через водный путь — город Ленина
Породнился вновь с Москвой.

Припев.

Г. НЕСПАНОВ,
начальник штаба «Комсомольский прожектор» Волгобалтстроя

ДОЗОРНЫЕ СТРОЙКИ

КОГДА заходит разговор о «прожектористах» Волго-Балта, мне вспоминается такой случай. Как-то пришел к нам в штаб Железняк, начальник планового отдела строительного управления №420. Показывает справку. В ней написано, что он «взял самосвал для поездки в городскую поликлинику, потому что поломалась машина «Скорой помощи».

Мы сначала ничего не поняли. А узнав, в чем дело, от души рассмеялись. Оказывается, кто-то в шутку сказал Железняку: «Вот подожди, узнают «прожектористы», что ты использовал самосвал в личных целях, — влетит тебе за это».

Такие случаи бывали не раз. Они говорят о том, что «Комсомольский прожектор» на стройке является силой, с которой считаются все. Но авторитет к «прожектористам» пришел далеко не сразу...

Штаб наш был избран на отчетно-выборной комсомольской конференции 31 июля 1963 года. С чего начать? Как сделать, чтобы лучи «Прожектора» проникали всюду, били в цель, помогали вскрывать резервы производства? Мы с Александром Лозовым, новым секретарем комитета комсомола, серьезно задумались над этим. Пошли советоваться к В. И. Логинову, секретарю парткома. Беседа длилась долго. Пришли к единому мнению: надо создать комсомольские посты на участках, подбирать активистов. А еще решили сделать большой стенд «Под луч прожектора» и поставить его около управления «Волгобалтстрой».

В сентябре-октябре на плотине № 13 и водосбросе № 33 кипела напряженная работа. Готовились к перекрытию реки Вытегры. Глухо ревели бульдозеры, непрерывно шли на плотину самосвалы с песком, гравием и камнем. Тысячи кубометров перевозили, переме-



Возле управления «Волгобалтстрой» стоит большой стенд штаба «Комсомольский прожектор». Он никогда не пустовал и постоянно обновлялся. Материалы стенда почти всегда попадали в цель. По ним, как правило, принимались меры.

Ниже приводятся карикатуры со стенда. В них критикуются диспетчерская служба автобазы—за неоперативность, работники управления—за плохую организацию взрывных работ, прорабы—за отступление от проекта при сооружении башен шлюза, комбинат подсобных предприятий за расточительство средств и другие недостатки.



Диспетчер ОТКа
Витает в облаках...
И в этом положении
Руководит движением.

Клянут наши водители
Сего руководителя!

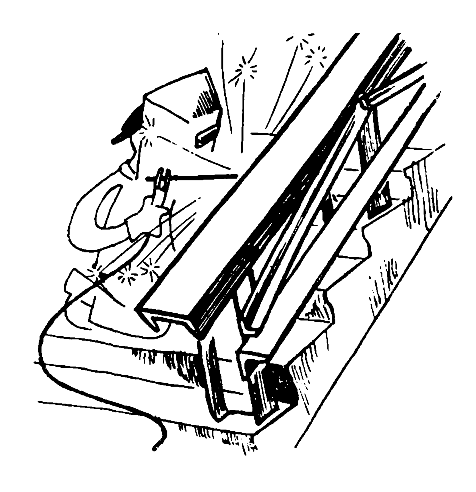
щали и уплотняли на сравнительно небольшом участке земли. Нередко происходили тут заторы. То бульдозер не успел вовремя передвинуть грунт, то тяжелые «МАЗы» буксовали, то какой-нибудь шофер высыпал не на место груз. Выходили из строя механизмы. Дожди испортили все дороги. А каждый день, каждый час был на счету.

Вот сюда мы и решили направить, в первую очередь, внимание «прожектористов» строительного управления № 421. На плотине № 13 был создан специальный комсомольский пост. И сразу же включились в работу «прожектористы»: Эмма Сермягина, Георгий Баленко, Борис Назаришин и Рая Диденко.

Помню, сломался пневмокаток, который производил уплотнение тела плотины. А самосвалы сыпали и сыпали песок. Бульдозер еле успевал его расталкивать, а каток ремонтировался медленно. Тогда «прожектористы» пошли к начальнику управления механизации Г. Д. Никольскому. Потребовали срочно отремонтировать каток. Каждый слесарь был занят, но «прожектористы»



**Взрывов много,
толку мало.**



**Уголки прокатной стали
На перила закатали!
И перила те простые
Стали в башнях «золотые»!**

все-таки убедили Никольского, и через сутки каток был отремонтирован. Это была маленькая победа, но она придала ребятам уверенность. Они взялись за новое дело.

Под колесами расшатался мост через реку. Машины шли одна за другой со скоростью 30—40 километров в час. А перед этим мостиком приходилось сбрасывать газ и переходить на первую передачу. Терялось дорогое время, и шоферы с досады прозвали это место «Чертовым мостом». «Прожектористы» обратились к комсомольцам:

— Ребята, надо отремонтировать мост.

В свободное время группа молодежи взялась за ремонт. Когда все было готово, начальник строительного управления № 421 Б. Ш. Трахтман говорил:

— Молодцы! Даже от оплаты отказались. Вот это по-комсомольски!

19 ноября в комитете комсомола стройки собрались молодые бетонщики, шоферы, экскаваторщики, мастера. Проходил семинар «прожектористов». Об их задачах рассказал секретарь парткома В. И. Логинов. Затем выступили началь-



**Активный стройки
«деятель»,
Народных денег
«сеятель»,**

*Рис. Ю. Коненкова.
Текст А. Бархатова.*

ник технического отдела И. А. Пасек, начальник снабжения Волгобалтстроя И. И. Броцман. Обменялись мнениями о своей работе и сами «прожектористы».

Семинар явился хорошей школой опыта для ребят, вдохновил их на новые поиски. В борьбе с бюрократизмом и бесхозяйственностью, с бракоделами и нарушителями дисциплины закалялась и оттачивалась комсомольская принципиальность. И тех «прожектористов», которые отступали, не добившись своего, ребята теперь брали в крепкий оборот. Как-то на заседании штаба отчитывался о работе «Прожектора» секретарь комсомольской организации управления механизации Николай Зидрашко. Бледно выглядел его отчет: то не получается, это не выходит. И комсомольцы не активные, и начальник управления не обращает внимания на их сигналы. Мы ждали, что скажут ребята: не должны же они промолчать! Так и случилось. Алексей Мельник, секретарь комсомольской организации строительного управления № 420, вскочил и стукнул кулаком по столу:

— Комсомольский вожак, а такое говоришь! Попробовали раз, не получилось — и заныли. У нас тоже сначала не получалось, а теперь сам начальник управления «молнии» пишет...

Крепко досталось Зидрашко. Решили помочь ему, выехать в управление механизации всем штабом, поговорить с ребятами. Так и сделали. Состоялся откровенный разговор с экскаваторщиками, бульдозеристами, механиками. Рядом со скептиками всегда живут энтузиасты. И молодой задор, уверенность сильнее самого упрямого скептицизма. Машинисты экскаваторов Осипов, Ищенко, механик Шепатов стали активно участвовать в работе «Прожектора».

Все мы понимали, что гласность — одно из сильнейших орудий «Комсомольского прожектора». Выпуск «молний» и «тревог», окон сатиры и боевых листков, газетные статьи и фотографии, собрания по результатам рейдов и выступлений отрядов «КП», радиопередачи и стенные газеты — все это мы старались использовать в своей работе. Два раза в месяц менялись сатирические выпуски, фотообвинения на витрине «Под луч прожектора» — и всегда у стенда толпились люди, звенел смех, слышались возгласы:

— Молодцы, здорово разделали!..

Все больше строители убеждались в том, что «Комсомольский прожектор» — беспощадный враг косности, равнодушия, формализма. Росла действенность выступлений «прожектористов». Руководители стройки поверили в нас и всегда прислушивались к нашим сигналам.

В штаб «КП» стали обращаться за помощью. Пришел однажды к нам начальник управления механизации Г. Д. Никольский.

— Помогайте, — говорит, — экскаваторы разбросаны по всей трассе, и невозможно уследить за каждым: то нерадивый машинист опоздал на работу, то трос лопнул. Пока разбираешься, машины стоят...

Мы решили провести рейд по карьерам, где работали экскаваторы. С семи часов утра у каждого экскаватора уже дежурили «прожектористы». В двух карьерах выяснилась неприглядная картина: экскаваторы отработали по двенадцать часов вместо двадцати четырех. Когда обсуждали на комитете результаты рейда, пришла мысль: а что если создать комсомольскую бригаду из «прожектористов»-шоферов? Они бывают во всех карьерах, и никто лучше водителей не знает, как работают экскаваторы.

Так и сделали. На ветровых стеклах машин бригады нарисовали эмблему: от комсомольского значка расходятся лучи прожектора, а по бокам — две буквы: «КП». Через две-три недели эту бригаду знали во всех карьерах. И не один машинист экскаватора, завидев самосвалы с эмблемой «КП», торопливо говорил своему помощнику:

— Давай пошевеливайся, опять комсомольцы едут.

Однажды весной мы проводили рейд на участке гидромеханизации. Ходили по стальным трубам от одного земснаряда к другому, смотрели, как фрезы резали днище канала, как мощные струи воды дробили берега, превращая грунт в жижу-пульпу.

Хорошо работали механизаторы.

— Но вот беда, — говорили они. — Нехватает гидромониторов.

Водяные пушки нужны были для прокладки трассы канала. А трест медлил, не присылал.

В дальневосточный город Тахтамыгды, где находится завод, выпускающий гидромониторы, штаб «Комсомольского прожектора» срочно отправил письмо с просьбой к молодым рабочим. Вскоре в комитет комсомола пришла телеграмма: «Гидромониторы отгружены...» Постепенно укреплялась связь и с другими заводами.

В борьбе с трудностями мужали «прожектористы», и день ото дня рос их авторитет. По всей трассе Волго-Балта стали известны имена неутомимых дозорных стройки — Саши Зайцева, Георгия Баленко, Анатолия Волченко, Ивана Кендыса, Александра Русанова, Раи Диденко и многих других. Боевые, с комсомольским задором, эти парни и девчата всегда были на переднем крае Волго-Балта.





А. ВАРЮХИЧЕВ

ВОЮЙ, Алексей!

АЛЕКСЕЯ Мельника я впервые увидел на слете молодых строителей Волго-Балта. Невысокий широкоплечий парень со старательно причесанной шевелюрой медного цвета стоял на трибуне и громил непорядки на стройке. Его брови сошлись, надломившись над прямым носом, и под ними вспыхивали угольками зеленоватые глаза. Он говорил без бумажки и без пауз, торопясь и горячась, говорил о несвоевременной подвозке бетона на шлюз и о какой-то путанице в организации работ. А когда он публично уличил в верхоглядстве одного прораба, сидевшего тут же, и в зале грохнул хохот, кто-то рядом со мной воскликнул:

— Ишь, гнет! Ишь, рубит!

И одобрительно добавил:

— Рыжие — они упрямые...

А через несколько дней я снова повстречался с Алексеем. На этот раз на строительстве шестого шлюза.

Он стоял перед дверью здания, где помещалось строительное управление № 420, и внимательно читал «Молнию», недавно повешенную «прожектористами»-механизаторами.

«Товарищи из СУ № 420! — говорилось в листке. — Когда в вашем управлении кончатся простои экскаваторов из-за отсутствия автотранспорта и забоя? На обратной засыпке грунта простаивают два экскаватора...»

Собственно говоря, работа самосвалов не зависела от комсомольцев 420-го управления. Но Алексей читал «Молнию» и хмурился, а потом поймал за рукав парня, проходившего мимо:

— Вот ты-то мне и нужен. На помин, как блин, — он ткнул в «Молнию». — Когда с этим делом будем разбираться? Что? Ты меня завтраками не корми. Сегодня же, вместе займемся...

Спустя полчаса он уже водил нас по участку, с увлечением рассказывая:

— Видите, над стенкой стрела крана виднеется? Чуть на самую стенку не легла. А два года назад этот кранище был виден за пять километров. Он же махина—почти тридцать метров в высоту! Шлюза тогда и в помине не было, только кран посреди котлована сутулился. Полезешь, бывало, на него лампочку сменить — голова кружится...

Теперь кран почти не был виден из-за железобетонной стены камеры шлюза. А над ней вытянулись к небу четырехугольные кирпичные башни. В них сейчас расположены механизмы управления шлюзом. Сверкают башни снежной белизной и издали кажутся воротами в сказочную страну.

— Вот он, самый большой в мире! — говорил Алексей, и глаза его светились радостью. Он рассказывал о шлюзе, как о близком человеке, и это не казалось странным. Он произносил пафосные слова, но они не казались лишними, напыщенными, потому что вокруг ослепительно вспыхивали огни электросварки и проносились самосвалы, шевелили плечами краны, бетонирующие блоки, и приземистые бульдозеры, как жуки, рыли носом землю. Эта кипучая жизнь, подчиненная единому ритму, казалась необычной и достойной пафосных слов...

Алексей рассказывал, что шестой шлюз в полтора раза больше любого из других шлюзов-гигантов Волго-Балта. И вообще — это самый крупный в мире из однокамерных шлюзов. Одного бетона здесь нужно было уложить свыше 100 тысяч тонн!

— Весь этот бетон перевезли на своих «ЗИЛах» ребята из бригады Саши Русанова. Ох и старались! Никому не уступили первенство в соревновании, а в последние месяцы даже знаменитую бригаду Лущика оставили позади.

— А наши штукатуры? — улыбается Алексей. — Вон прошли Галя Чернявская с Лилей Орловской. Здорово поработали девчата их бригады на отделке башен! Между прочим, соревнование за коммунистический быт в общежитии — тоже их почин...

Алексей так и сыплет фамилии, приводит разные случаи из жизни молодых строителей шлюза. Он знает парней и девчат, работающих на участке. Он с увлечением вспоминает о многочисленных воскресниках по укладке бетона, по очистке дна шлюза, по сбору металлолома и ремонту клуба.

Вспоминает о комсомольской свадьбе, где жениху с невестой, по установившейся традиции, торжественно вручили ключ от новой квартиры.

А о себе Алексей сообщает предельно скупо. Служил в армии, потом учился на крановщика.

— Поступал в институт, да поспорил с преподавателем...

Было это, кажется, на экзамене по физике. Алексей не помнил точной формулировки какого-то закона и показал его действие на примере из своей практики по управлению краном. Преподаватель в примере усомнился, а Алексей отчаянно стоял на своем. Получив тройку, он, хмурый, пошел за документами:

— Не буду сдавать дальше, — и невесело пошутил. — На тройке въезжать в институт не хочу.

Потом он работал на Кузнецком металлургическом, на строительстве Западно-Сибирского комбината. Задумчиво улыбаясь, Алексей начал рассказывать — словно дверцу в свою душу приоткрыл:

— Сибирь люблю. Особенно тайгу, — задумчиво улыбается он. — Но видно, не для сидячей жизни я устроен. Когда на заводе работал, все время под ложечкой сосало. Хотелось уехать куда-нибудь, где люди скалы прорубают, чтобы вперед шагнуть...

Но тут, издали заметив светловолосую девушку, Алексей окликнул ее:

— Света, подожди! Мне о кафе договориться надо... — и торопливо ушел, пояснив: — Это председатель совета нашего молодежного кафе...

Сколько я потом ни пытался навести Алексея на рассказ, ничего не вышло. На вопросы он отвечал уклончиво: «да», «нет», или, извинившись, заговаривал со встречными парнями и девчатами. С одним договаривался на счет рейда «Комсомольского прожектора», других предупреждал о предстоящем воскреснике, третью — отчитывал за неуплату членских взносов. У него находились дела чуть ли не к каждому, и это понятно — ведь Алексей был вожаком целого строительного управления...

Под конец, зайдя в прорабскую будку, он накинулся на долговязого флегматичного парня, развалившегося на скамейке у окна:

— Ты почему опять стрелу крана не развернул? Сколько раз повторять? Соседи мучаются из-за твоего крана, бетон подавать неудобно, а тебе...

Парень хотел было отмахнуться, стал доказывать, что развернуть невозможно — даже пустил в ход избитое: все, мол, кругом начальники....

Алексей сощурил глаза и, не сводя с парня колючего взгляда, медленно, но твердо пообещал:

— Я сейчас сам твой кран разверну. А потом пеняй на себя. Нянькаться с тобой не будем...

Парень молча вышел из будки, хлопнув дверью.

— Сачок несчастный, — глухо проговорил Алексей. — Терпеть таких не могу. Ребята горят на работе, а этот только и смотрит, как бы в кусты...

Под вечер мы возвращались в Вытегру. Сидя в тесном «газике», я глядел на мелькавшие замшелые ели и думал об Алексее и его друзьях. Какое-то оздоровляющее, бодрящее чувство осталось от знакомства с ними. И все же было досадно, что Алексей так и не рассказал о себе. Как бы угадав мои мысли, Саша Лозовой, секретарь комитета ВЛКСМ Волгобалтстроя, сказал:

— А ведь Лешка очень любит поэзию. Даже сам пишет стихи. Только никому не показывает, стесняется. И рисует он неплохо.

Мне вспомнились иронические стихотворные подписи под свежими карикатурами и фотообвинениями на стенде «Комсомольского прожектора», что стоял перед зданием управления № 420. В них было что-то от ершистого, напористого характера Алексея Мельника. А Саша продолжал под монотонный рокот мотора:

— Есть люди, ни в чем не знающие середины. Коли они увлеклись чем-нибудь, так есть-пить позабудут. Возьмутся за дело мертвой хваткой — кровь из носа, а доведут до конца. Алексей — именно такой. Как он воевал из-за молодежного кафе!...

На окраине поселка Пахомово-2 стоял старый барак. Когда-то рядом был гараж, и в бараке жили шоферы. Потом гараж перевели в другое место, а барак остался, заброшенный, дремать на опушке леса.

Однажды Алексей Мельник пришел к начальнику управления № 420 И. М. Нагорных. Без предисловий выпалил:

— Иван Михайлович, отдайте нам тот барак!

— Кому это вам? Какой барак? Для чего? — удивился Нагорных.

Алексей объяснил и добавил, что дважды уже обращался с просьбой к заместителю начальника управления Лашкулу. Нагорных снял трубку:

— Лашкул? У меня тут Мельник сидит, комсомольский вожак. Надо отдать барак под молодежное кафе. Доложить мне об исполнении...

Остальное было за ребятами. В ближайшее воскресенье в бараке закипела работа. Ломали перегородки комнат, штукатурили и белили стены, проводили электричество, сколачивали эстраду, вставляли стекла в окна, бетонировали дорожку от крыльца.

— Ребята даже электропечи со своих кранов отдали, — улыбаясь, вспоминал Саша. — Пусть, говорят, в кафе будет тепло, как дома....

Труднее было с мебелью и посудой. Парни и девчата провели несколько воскресников по сбору металлолома, но заработанных денег все же оказалось мало. Алексей пошел к старшему бухгалтеру управления.

— Нина Петровна, бьем челом...

Сначала Нина Петровна категорически отказала в деньгах. Но Алексей ходил и ходил за ней. На улице он вырастал перед ней неожиданно, как гриб из-под земли.

— Для общего же дела, Нина Петровна!

В конце концов сердце старшего бухгалтера дрогнуло.

— Что с тобой сделаешь, — сдалась Нина Петровна. — Ты из меня душу вытянул. Иди к управляющему банком. Если он визу наложит — пожалуйста...

Алексей вскочил в кабину попутного грузовика — и в Вытегру. Как он «уламывал» строгого управляющего банком, осталось между ними. Но деньги Алексей получил. И кинулся по магазинам, по складам, всполошил работников ОРСа, но своего добился. Привез в Пахомово-2 изящные столики и стулья, самую современную посуду, штапель на оконные занавески, люстры, — словом, все, что нужно было.

Зато уж в день открытия кафе веселья занимать не пришлось. Да и как не быть веселью, если все тут, от первых зеленых веточек березы до музыки, — дело бескорыстных молодых рук? Шутки и смех не умолкали.

Хорошо было танцевать, петь хором задумчивые украинские песни, соперничать в спортивной викторине, затеянной Петром Дагаевым.

А потом Алексей Мельник вышел на эстраду и объявил:

— Начинается конкурс на лучшее имя нашему детищу.

Предложения посыпались, как горох из решета:

— «Весна»! «Улыбка»! «Романтика»! «Юность»! «Дружба»! «Парус»!

Названий было много, и членам жюри пришлось осушить не одну чашку традиционного кофе, прежде чем выбрали лучшее — «Юность».

В самый разгар веселья в кафе пришел прораб Михаил Бутроменко. Кто-то воскликнул:

— Ребята, качнем Мишу! У него же день рождения!

Первый приз конкурса единодушно решили вручить имениннику...

Кафе вскоре стало излюбленным местом отдыха молодежи. Здесь встретилась с молодыми строителями агитбригада Вологодского молочного института. Здесь побывали в один из майских вечеров молодые художники, поэты и писатели, приехавшие на Волго-Балт по путевке Центрального Комитета комсомола. Ленинградка Нина Королева с чувством читала свои стихи, москвич Игорь Абросов увлекательно рассказывал о школе художника Фаворского.

Парни и девушки аплодировали им, а потом засыпали вопросами. Их интересовало все:

— Как прошла в Москве премьера кинофильма «Гамлет»?

— Каковы перспективы развития телевидения?

— Какие интересные повести готовятся к выходу в столичных издательствах?

Было как-то по-домашнему уютно от этой непринужденности, от сверкающей белизны стен, от красивых люстр, излучающих мягкий, спокойный свет, от нежной незнакомой мелодии. И удивительно к месту была здесь даже шутливо-символическая роспись стены над эстрадой: корабль, подходящий к шлюзу, чайка, взмывшая в небо, а в глубине реки — упруго изогнувшаяся русалка, олицетворяющая Вытегру...

...«Газик», подпрыгивая на ухабах, бодро бежал вдоль канала. Видно было, как, вытягивая по-журавлиному шею, кран опускал на землю бетонные ящики. На отлогом склоне другого берега колдовала бригада взрывников. Мимо нас мчались самосвалы. Беспокойный пульс большой стройки! Его уверенное биение не прекращалось ни днем, ни ночью, он начинал будоражить, волновать сердце каждого — пусть самого равнодушного человека, — едва тот попадал на трассу канала.

Умолкнувший было Саша Лозовой задумчиво повторил:

— Да-а. Середины Алексей ни в чем не знает. Он вечно за что-нибудь воюет, вечно чем-то озабочен. Конечно, осторожным людям этого не понять. Они примут хорошее беспокойство Мельника

за упрямство и усмотрят в его характере лишь потенциальную энергию для всяких перегибов.

— Ну и черт с ними, с осторожными, — вдруг почти сердито добавил Саша. — Расскажу я вам один случай. В нем Лешка Мельник — весь, как раскрывшийся цветок...

Это произошло давно, когда Алексей только начинал работать на строительстве шестого шлюза. На Волго-Балт прибыли 96 подъемных кранов новенькой марки. И тут выяснилось, что никто из крановщиков не был с ними знаком. Никто, кроме Алексея. И как назло, нужно было с помощью новых кранов бетонировать блоки на шестом шлюзе. Тогда-то Алексей и решился на отчаянное:

— Буду работать в три смены.

Бетонирование должно идти непрерывно. Стоит сделать перерыв на несколько часов, и бетон затвердеет — «заштробит», как говорят строители. Если потом продолжить бетонирование по слою закаменелого бетона, в камере шлюза будут щели и трещины.

Сначала слова Алексея не приняли всерьез. Но он настойчиво повторил:

— Другого выхода нет. Бетонирование откладывать нельзя. Я выдюжу...

И настало для Алексея время, когда он потерял представление о дне и ночи, когда весь мир для него сомкнулся на конце движущейся стрелы крана. С рассвета до синей темноты перед его глазами текла и текла серая, влажная масса бетона. К ночи он уставал так, что засыпал мгновенно, едва коснувшись койки. А через два-три часа уже вновь, при свете прожектора, продолжал работу.

В обед к крану подкатывал светло-зеленый «Москвич». Начальник управления Нагорных сам привозил Алексею горячий обед. Бывало, Алексей, не допив компот из термоса, засыпал тут же, на сидении «Москвича». И залетевший ветер играл его бронзовой шевелюрой...

— При таком-то напряжении Алексей умудрился обучить работе на новых кранах двенадцать своих товарищей, — закончил Саша. — Сейчас он — бригадир крановщиков.

И мне стало понятно, почему на шлюзе не полушутливо, но в то же время ласково не только девчата, но и парни называют Алексея:

— Золотой наш!..

Мне стали понятны слова, оброненные пожилым сварщиком в рабочей столовой поселка:

— Сейчас у нас благодать, а не кормежка. Раньше втрое хуже обед готовили, пока не пришел однажды Алексей Мельник с ребя-

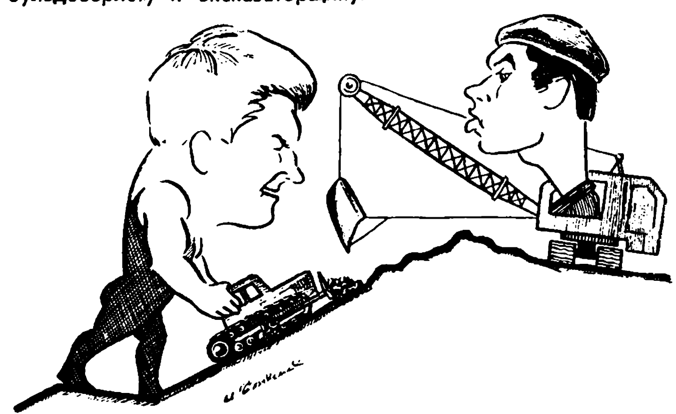
тами из «Комсомольского прожектора», а с ними — представитель профсоюза. Проверили все и такой разгон учинили!..

Совсем по-новому вспомнился мне и хозяйский тон Алексея, когда он распекал долговязого парня в прорабской будке. Он имел на это полное моральное право. Отдавший всю душу стройке, он мог требовать и от других такого же самоотверженного отношения к делу.

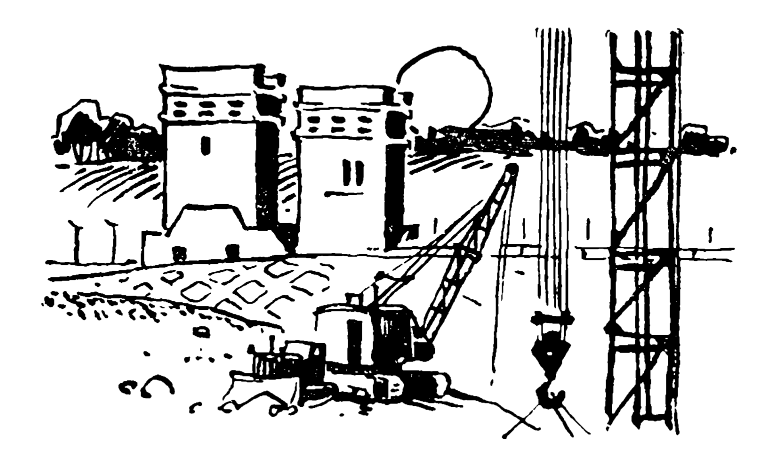
А рассказывать о себе ему и впрямь было нечего. Он весь — в делах и помыслах, которыми живут товарищи. Для него эти дела и помыслы стали родными, кровными, и, говоря о них, Алексей говорил о себе.

ДРУЖЕСКИЕ ШАРЖИ

В. БИЛЬКОВУ и А. ЧУФЫРЕВУ —
бульдозеристу и экскаваторщику.



Там, где нужны сноровка, ум и сила
И меткий глаз,
Где строить надо быстро и красиво,
Зовите нас!



Вот что значит Волго-Балт

ПЕРВОПРОХОДЦЫ

Волго-Балтийский водный путь имени В. И. Ленина называют ключом к пяти морям. Сменив старую Мариинскую систему, он распахнул перед кораблями ворота в порты Каспийского, Азовского, Черного, Белого и Балтийского морей.

С открытием навигации, в начале июня 1964 года, в воды нового канала вошли большегрузные гиганты водоизмещением по две-три тысячи тонн. С Кольского полуострова впервые отправились по Волго-Балту теплоходы «Балтийск-9» и «Балтийск-10». В трюмах каждого из них — более двух тысяч тонн руды для Череповецкого металлургического завода. Из Ленинграда вышел в рейс теплоход «Терек». Он доставил для предприятий Москвы оборудование. С Онежского озера по новой голубой дороге отправились суда с лесоматериалами на Волгу — в районы Саратова и Дон — в районы Ростова-на-Дону.

С противоположной стороны, навстречу первопроходцам, шли крупнотоннажные танкеры «Олень» и «Байкал». Они держали курс на Ленинград. С Дона спешили на Север специально построенные для плавания по новой голубой дороге теплоходы «Волго-Балт-7» и «Волго-Балт-10», нагруженные углем.

Путь кораблей от советских субтропиков к Балтике стал значительно короче. Чтобы попасть из Черного моря к берегам Невы, раньше суда вынуждены были плыть вокруг всей Европы. Теперь в этом надобность отпала.

ОТ ВОЛГИ К БАЛТИКЕ

Волго-Балт еще только собирался праздновать день рождения, а эксплуатационники приготовили для него четкий план работы. В навигацию 1964 года по новой трассе с севера на юг и с юга на север перевезено 3 500 000 тонн грузов. Это на 1 500 000 тонн больше, чем было в последнем году жизни Мариинской системы. В 1965 году грузоперевозки по Волго-Балту значительно возрастут. С Белого моря, из Карелии, Вологодской области широким потоком пойдет лес в центральные и южные районы страны, из Ленинграда — промышленное оборудование, с Кольского полуострова — апатиты, нефелины и бумага. Навстречу, с Волги, суда повезут донецкий уголь, металл, нефтепродукты, соль, пшеницу.

НА ТРАССЕ — РУДОВОЗЫ

По Волго-Балтийскому водному пути им. В. И. Ленина введены регулярные рейсы крупных теплоходов-рудовозов типа «Волго-Балт» и «Балтийский» на линии Кандалакша — Череповец. Такие суда, специально построенные для Волго-Балта астраханскими судостроителями, способны перевозить в своих трюмах по 2000—2700 тонн железорудного концентрата. В 1964 году водным путем на Череповецкий металлургический завод из Мурманской области доставлено свыше ста тысяч тонн концентрата. В ближайшие годы эта цифра увеличится в несколько раз. В Медвежьегорске началось строительство первого в стране специализированного порта-автомата для погрузки кольской руды.

БЛИЖАЙШИЕ ПЕРСПЕКТИВЫ

Грузооборот на Волго-Балте с каждым годом будет возрастать. К 1970 году он достигнет 20 миллионов тонн. По новой голубой дороге пойдут теплоходы водоизмещением в 5000 тонн. Это уже суда морского класса.

Значительный удельный вес в грузоперевозках займут товары на экспорт. По Волго-Балту пойдут суда в порты Финляндии, Польши, Швеции, Норвегии, Ирана и многие другие страны.

По предварительным подсчетам, после освоения прямых водных перевозок железной руды, химических грузов, угля, хлеба, нефти, соли, минерально-строительных и других грузов по новой голубой дороге ежегодная экономия от транспортных расходов возрастет до 40 миллионов рублей.

Высокая экономическая эффективность Волго-Балтийского водного пути им. В. И. Ленина позволит полностью окупить средства, вложенные в строительство, в течение 14—15 лет.



В период строительства Новинкинского гидроузла А. В. Захаров трудился арматурщиком. Работал и учился. А сейчас он старший энергетик сложного хозяйства гидроузла.

НА СНИМКЕ: *А. В. Захаров в узле автоматики нижнего бьефа проверяет командные реле.*

В ЛЕНИНГРАДСКОМ ПОРТУ

Открытие Волго-Балта очень ощутилось в Ленинградском речном порту. Отправка и прием грузов, транспортируемых по новой трассе, увеличились почти вдвое. Десятки речных судов подходят прямо к морским кораблям и принимают от них тюки с товарами, машины, пиломатериалы и т. д. Перевозка грузов из Ленинградского речного порта по Волго-Балтийскому водному пути в два с половиной раза дешевле, чем по железной дороге.

ДЛЯ ВАС, ПАССАЖИРЫ И ТУРИСТЫ

Впервые в истории судоходства открыта беспересадочная пассажирская линия Ленинград — Ярославль. По ней регулярно курсируют туристские теплоходы. Комфортабельные каюты этих судов всегда переполнены. За три месяца из Ленинграда отправилось водным путем внутрь страны более пяти тысяч туристов.

В 1965 году намечается открыть регулярное пассажирское движение на линиях Ленинград — Астрахань, Ленинград — Пермь. По новой трассе ежедневно будет проходить по 2—3 туристских теплохода.

Речники составили скоростные графики экскурсионных маршрутов. Так, путешествие от города Ленина до Астрахани и обратно, с учетом дополнительных стоянок в больших городах и в наиболее живописных местах, займет 22 дня. Пусть это возьмут себе на заметку туристы и отпускники — любители дальних странствий.

ХЛЕБНАЯ ДОРОГА НА СЕВЕР

В середине сентября 1964 года к причалам мельничного комбината имени С. М. Кирова в Ленинграде пришвартовался под разгрузку теплоход «Азов». Он доставил по Волго-Балту в город на Неве 2100 тонн зерна нового урожая из Ростовской области.

Волго-Балтийский водный путь становится главной хлебной дорогой из южных районов страны в районы северо-запада. По сравнению с прошлыми годами перевозки зерна по Волго-Балту возрастут более чем в десять раз. Что особенно важно — стоимость доставки хлеба по новому водному пути — в 5—7 раз дешевле, чем по железной дороге.

ИЗ МОСКВЫ В ЛЕНИНГРАД — БЕЗ ПЕРЕСАДКИ

Ну, а что принесет Волго-Балт москвичам? Для любителей туризма будут организовываться специальные экскурсионные рейсы. Чтобы добраться водным путем от Москвы до Ленинграда, раньше нужно было делать три пересадки — в Рыбинске, Череповце и Вытегре. Теперь же двух- и трехпалубные красавцы-лайнеры «Багратион», «Шевченко», «Юрий Гагарин» и другие свободно проходят по рукотворным морям и шлюзованным лестницам. Причем самый трудный участок от Череповца до Вытегры они покрывают не за пять суток, как бывало прежде, а за сутки.

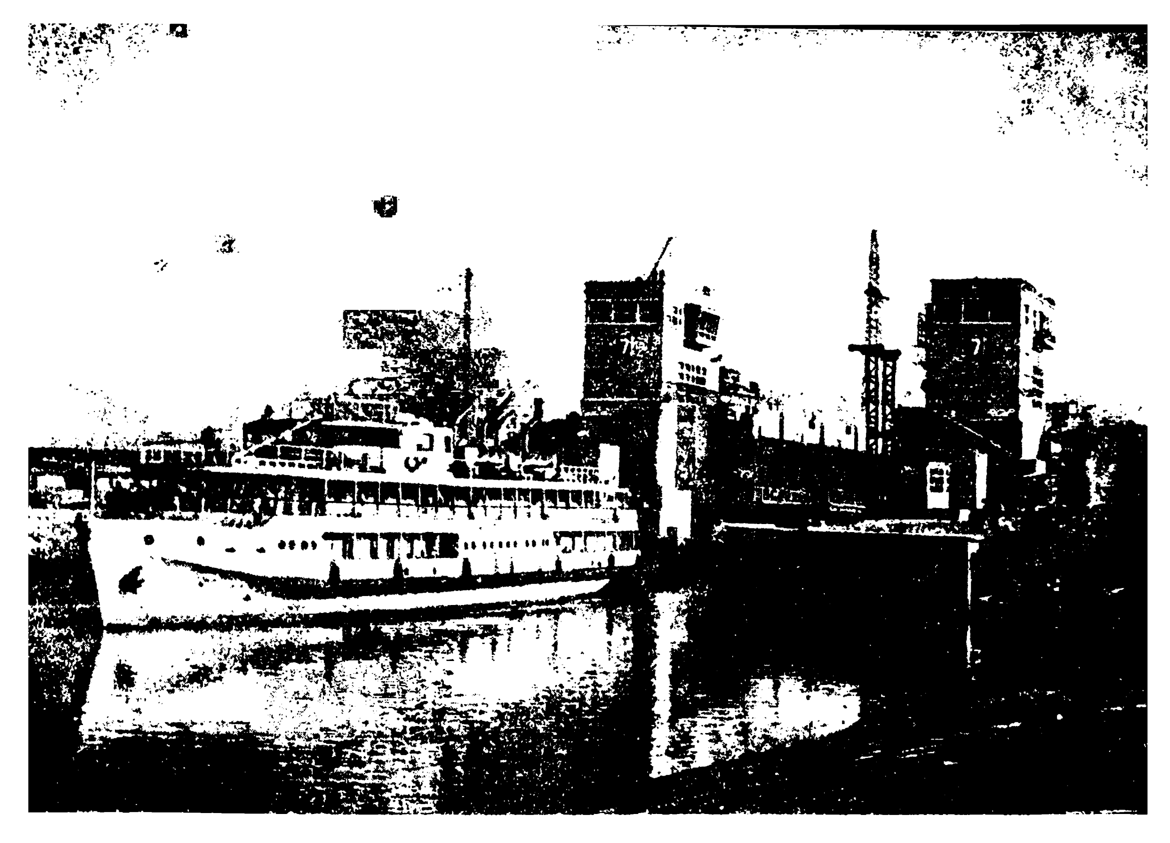
Без перевалки грузов следуют от Москвы в Ленинград также грузовые теплоходы и другие самоходные суда. Волго-Балт приветливо встречает посланцев родной столицы.

НОВЫЕ СУДОХОДНЫЕ ЛИНИИ

Благодаря Волго-Балту сильнее станет биться пульс Беломорско-Балтийского канала и канала имени Москвы. На первом из них перевозки грузов возрастут на 3—4 миллиона тонн, а на втором — на 1 миллион тонн.

Особенно перспективное дело — перевозка водой апатитового концентрата с Кольского полуострова. В 1970 году речной флот будет ежегодно перезозить его по нескольку миллионов тонн.

Для транспортировки грузов прокладываются новые судоходные линии от Мурманска, Кандалакши, портовых пунк-



Вот он, красавец, седьмой шлюз глубоководного Волго-Балтийского пути, соединившего пять морей.

тов на Онежском озере в районы Поволжья, Урала, в Одессу, Баку, Таллин, Ригу. Впервые по новым трассам пойдут комбинированные суда смешанного плавания — «нефтерудовозы». Они позволят значительно увеличить объем перевозок и снизить стоимость доставки грузов.

ИЗ МУРМАНСКА — В БАКУ

С пуском Волго-Балтийского водного пути имени В. И. Ленина впервые открыта невиданная по протяженности (около шести тысяч километров) судоходная линия Мурманск — Баку. Грузовой теплоход «Балтийский-18» в июле 1964 года доставил из Мурманской области в Азербайджан для Сумгаитского суперфосфатного завода две тысячи тонн апатитового концентрата — сырья для производства минеральных удобрений. Рейс прошел успешно. Пробыв несколько дней в Баку и загрузившись баскунчакской солью для мурманских рыбаков, «Балтийский-18» взял курс на север. Расстояние от Баку до Мурманска он покрыл за 15 суток. Перевозка одной тонны апатитов обошлась на 4 руб. 22 коп. дешевле, чем по железной дороге, а соли — на 7 руб. 82 коп. Доставка сырья с Кольского полуострова в Сумгаит водным путем может ежегодно сберегать несколько миллионов рублей. В будущем апатиты станут «фирменным» грузом Волго-Балта.

Появилась возможность открыть еще несколько смежных линий. Так, речные теплоходы будут доставлять лес из Архангельска в Новороссийск, Одессу и Феодосию, нефть и соль с Волги в порты Балтийского и Белого морей.

ПО МОРЯМ, РЕКАМ И КАНАЛАМ

Советские судостроители начали строить теплоходы нового типа, предназначенные для плавания и по морям и по рекам. Один из таких теплоходов «Кубатлы» водоизмещением 4000 тонн 18 сентября 1964 года загрузил свои трюмы хлопковым жмыхом в иранском порту Ноушехр и взял курс к берегам Польши. Благополучно совершив плавание по Каспийскому морю, он сделал остановку в Баку, а потом следовал по Волге, Волго-Балтийскому водному пути, Онежскому и Ладожскому озерам, Финскому заливу и вышел в Балтийское море. Рейс закончился успешно. Жители польского порта Щецин восторженно приветствовали советских мореходов. Теплоход «Кубатлы», сделавший дерзкий вызов морям, по праву можно назвать вездеходом. Расстояние от Ноушехра до Щецина покрыто за десять дней.

В 1965 году откроется регулярное движение между иранскими портами на Каспийском море и балтийскими гаванями. Советские суда через Волго-Балтийский путь будут доставлять иранские грузы в Польшу, Данию, Швецию, Норвегию и другие страны.

В. СОКОЛОВ

Канал поднимается в гору

В тополях
сугрева и ночлега
Ищет вешний ветер-скороход.
И, как встарь,
Как и в начале века,
У моста черемуха цветет.
Те же окна,
И все те же крыши,
Только мне сегодня
каждый дом
Показался на голову
выше
На бетонном берегу
крутом.

В мелколесье врезана
долина,
Будто шла на полный
мах коса.
На века поставлена
плотина —
Падунов и паводков гроза.
Только ива в староречье
плачет,
Что ее удел забытым
стал.
Ничего печаль ее
не значит, —
В гору поднимается
канал!

Т. СПИВАК



И вырос шлюз...

ПЛАЦДАРМ НА «ПЯТАЧКЕ»

Это был Максимцев. Тот самый старший прораб пятого шлюза, который два года назад здесь же, на этой строительной площадке, стоял у самой бровки котлована, медленно, будто нехотя, объяснял:

— Вот здесь мы уже забетонировали первые блоки под верхнюю голову, а там, левее, идет пока только выемка грунта...

Такое же, как тогда, обветренное загорелое лицо, тот же негромкий голос. И все-таки было в этом человеке что-то новое. Может быть, вот эти едва уловимые радостные искорки, вспыхивающие в его светлоголубых глазах, когда он смотрел на стены камеры, на горделиво высящиеся башни управления, на огромные бетонные тумбы — опоры причалов.

Ничего этого тогда не было. Был только оставшийся после консервации глубокий полузатопленный котлован с кое-где торчащими из воды изогнутыми концами арматуры. Натужно гудели десятки насосов. Мимо нас с оглушительным ревом, выбрасывая из-под колес фонтаны грязных брызг, проносились самосвалы.

Была еще страшная усталость от непрерывной борьбы с водой, из-за которой люди сутками не вылезали из котлована...

— Вот и вырос шлюз, — с тихой задумчивостью произносит Максимцев, и трудно понять, какие чувства теснятся в эту минуту в его душе. Радуется ли он, что, наконец, уже все позади, или грустит о том, что скоро придется расстаться и с этим бетоном, отнявшим у него столько бессонных ночей, и с мутной рыжей водицей, лениво хлюпающей у его ног, и с людьми, ставшими за три года такими близкими.

— Сколько пережито за эти годы... Рассказать бы людям через сотню лет, не поверят. Скажут — легенда. А мы эту легенду своими руками делали. Мокли в ледяной воде, мерзли на тридцатиградусном морозе, задыхались от пыли и зноя летом...

Он умолк, устыдившись этого вдруг нахлынувшего лиризма и только смотрел, не отрываясь, туда, где из-под железных ворот, клубясь и фыркая, врывалась в камеру вода. Уже два месяца по Волго-Балту идут суда. Наполнение камеры стало обычным явлением. А люди все еще в немом восхищении останавливаются перед этой величественной картиной шлюзования. Вот и сейчас через несколько минут в камеру должен войти караван судов.

Рядом с нами приникли к парапету пожилой рабочий и девушка. Они разговаривают вполголоса.

— Ты шлюзы Мариинки видела?

— Видела.

— На старом канале почти полдня возились бы с этим караваном. А попадись еще встречные, тогда и совсем загорай тут сутки. Ведь каждый лихтер пришлось бы шлюзовать в отдельности. Он один только вмещался в деревянную коробку. А тут вон какую громадину вымахали...

Интересно, слышит ли этот разговор мой сосед? Он молчит. Глядя на этот бушующий поток, наверно вспоминает ту, другую воду, осеннюю, мутную, с тонкими корочками льда.

...Казалось, весь мир состоял из воды. Бесконечным нудным дождем лилась она сверху. Сотнями маленьких и больших фонтанов вырывалась из-под земли. Не спасали никакие сапоги и плащи. Уже через полчаса одежда промокала до нитки. Но люди продолжали наступление. До морозов нужно было отвоевать у воды хоть маленький клочок земли, чтобы начать бетонную подготовку. Насосы и иглофильтры не смолкали круглые сутки. Но вода из котлована не убывала. Тогда на помощь поставили еще земснаряд, превратив его в мощнейший насос.

Только в декабре удалось положить первый кубометр бетона.

— Этот пятачок будет нашим плацдармом, — шутили рабочие.

Борьба была действительно упорной и долгой. И хотя люди побеждали, победа доставалась нелегко.

В этих суровых буднях рос и мужал коллектив.

ПОСЛЕДНЕЕ ЗАДАНИЕ

Смена закончилась. Анатолий уже совсем собрался уходить домой, когда к нему подошел Максимцев.

— Срочное задание, Толя. Нужно начинать внутреннюю отделку башен, а окна не остеклены. Оконные переплеты пока еще лежат вон там, — он показал на небольшую площадку около башни, где штабелем лежали деревянные рамы.

Анатолий понял, что ему предстоит приварить уголки рам к арматуре, концы которой оставлены в оконных проемах. Он посмотрел вверх. На третьем этаже башен сплошь зияли черные квадраты. Работы будет много.

— Когда начинать?

— Завтра с утра...

Утром Анатолий поднялся на башню. Но прежде, чем приварить первый стержень, он на мгновение посмотрел вниз. Перед ним лежал шлюз. Он жил, дышал трубами проходящих теплоходов. А рядом, в соседнем отсеке, билось сердце всего этого сложного комплекса из железа и бетона. Там панель автоматики.

— Красотища-то какая! — шепчет Анатолий. — Сколько же времени прошло?..

Два года назад все произошло неожиданно и стремительно. Утром в цехе Анатолий узнал, что в горкоме комсомола есть путевки на далекую северную стройку. Туда требуются токари, сварщики, слесари, механизаторы всех профилей.

— Поеду, — решил Анатолий.

Он тоже нужен там. У него отличная профессия — газорезчик. Где стройка — там металл, а где металл — там обязательно нужен он, газорезчик.

К нему присоединился товарищ по цеху Дмитрий Сержанов. Они тут же начали оформлять документы.

На прощанье начальник цеха Дмитрий Константинович Кузьмин крепко пожал им руки:

— Ну, хлопцы, не подводите харьковских турбинников. Завод всегда рад будет принять вас обратно, только возвращайтесь с честью.

Эти слова звучали потом еще много, много раз. Их произносили родные, знакомые, друзья. Даже на вокзале, в последние минуты Анатолию показалось, что в многоголосом шуме перрона он слышит все те же слова:

«Возвращайтесь с честью! Не посрамите харьковчан!»

На стройке их ждали. Это радовало. Хорошее настроение портила только начинающаяся распутица. Ребята брели по улицам поселка, звонко хлюпая ботинками по рыжей жидкой грязи. Она преследовала их всюду: на дорогах, в машинах, в которых они ездили, в общежитии, где ее просто не успевали убирать.

— Это еще ничего, — сказал Анатолию какой-то парень, видя, как тот старательно чистит брюки. — Подожди, в котлован попадешь, не то еще будет.

Угроза почему-то не пугала. В котлован хотелось попасть поскорее. В то же время он не совсем отчетливо представлял себе,

что будет там делать. Прислушиваясь внимательно ко всему, что говорилось вокруг него, Шербань понял: на участке тревожно. Допущено большое отставание по земле и бетону. И если не «поднажать по-настоящему», то и полугодовой план будет сорван.

Эта тревога незаметно передалась и новичкам. Все рвались скорее к делу, чтобы можно было «жать».

Анатолий попал в четыреста двадцать первое строительное управление. Оказалось, что газорезчики здесь пока не требуются.

— Дать перевод на другой участок? — спросил инспектор отдела кадров, — или пойдете в комплексную бригаду?

— В бригаду. Буду учиться сварке.

— Вот и хорошо, — раздалось почти над самым ухом. — Люблю решительных людей. Давай знакомиться: Ромашко, бригадир той самой комплексной бригады. Будем работать вместе. Ты как насчет этого самого? — Ромашко щелкнул пальцем по воротнику.

Смуглое лицо харьковчанина стало багровым. Он собирался сказать что-нибудь резкое, но не успел. Ромашко дружелюбно похлопал его по плечу.

— Ты не обижайся. Вижу, зря спросил. Но сам понимаешь, люди приезжают разные. А работать придется зверски. В бутылку глядеть некогда будет.

Анатолий понимающе кивнул.

— А сварке научим. Было бы желание. Ну, до завтра.

Весь вечер Анатолий пытался представить себе котлован, что-то железобетонное, с причудливыми головами. Рабочие не раз упоминали о каких-то нижних и верхних головах.

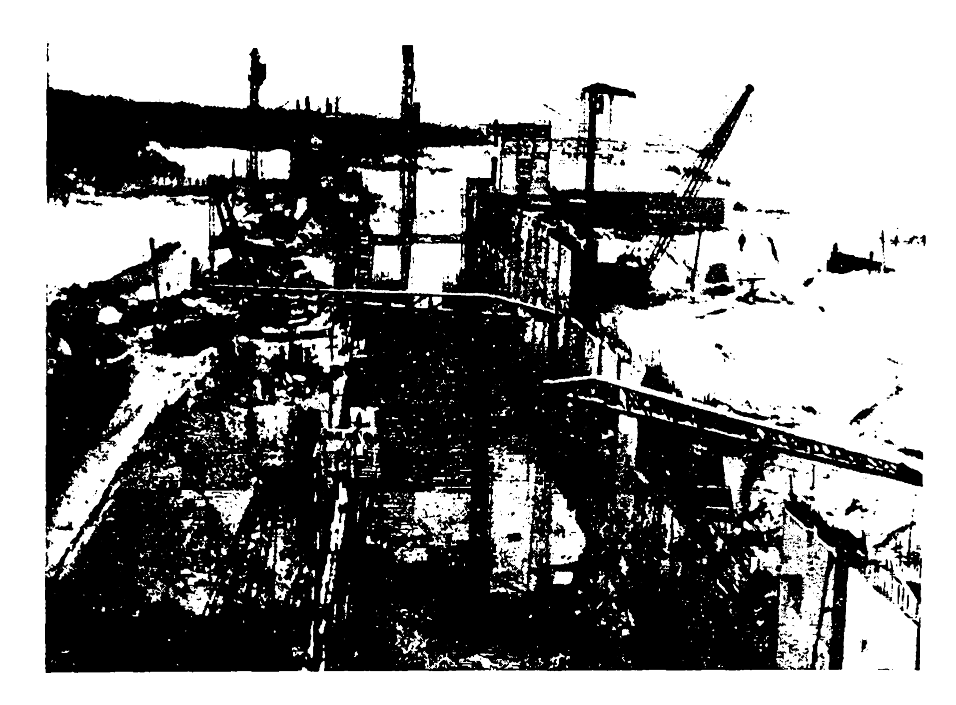
Но то, что он увидел утром, вызвало разочарование. Перед ним было обыкновенное озеро грязной воды. Вокруг горы развороченного грунта.

— Что же мы здесь будем делать? — он оглянулся по сторонам, ища ответа.

— К утру должны откачать воду. Начнем подготовку второй секции днища, — объяснил мужчина в светлом плаще.

— Старший прораб, Максимцев, — шепнул Анатолию Ромашко.

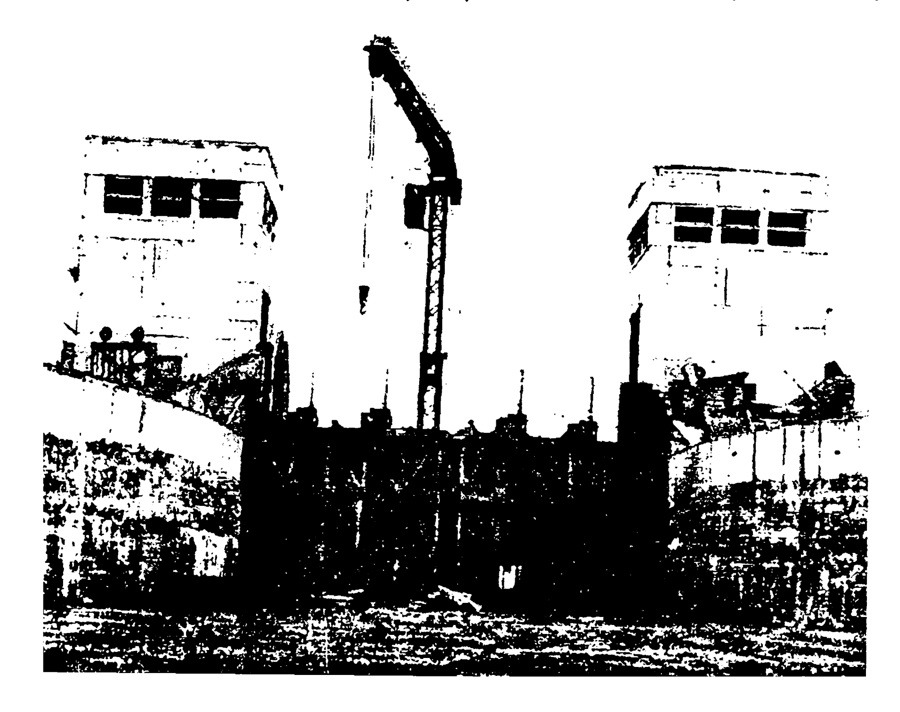
Но ни к утру, ни еще через сутки вода не убыла из котлована. Бригаду Ромашко поставили на подготовительные работы. Ребята подтаскивали арматуру, опалубочные щиты, делали заготовки первых ферм. Все приходилось переносить и поднимать вручную. Никакой кран нельзя было загнать в это месиво. И как ни старались подбадривать друг друга шутками, настроение у всех было подавленное.





Шестой шлюз в период строительства (декабрь 1963 года)

и перед приходом «большой воды» (май 1964 года).



На третий день вечером в умывалке к Анатолию подошел парень из их бригады. Неразговорчивый и застенчивый Щербань медленно сходился с людьми. И теперь вынужден был признаться себе, что не знает даже имени этого розовощекого, нагловатого крепыша. А тот заговорил с ним, как со старым знакомым.

— Слушай, Щербань, давай махнем отсюда!

— Куда?

— Куда-нибудь. Ну, хоть в Братск. Сам видишь, тут не уха. Ни заработка, ни развлечений. Одна только грязь кругом. — Губы парня искривились презрительной улыбкой. — Надоело в воде купаться.

— Думаешь, в другом месте будет лучше?

— А мы поищем.

Оба замолчали. Парень ждал ответа, а Анатолий не знал, что сказать. В душе у него все кипело. Хотелось бросить что-нибудь оскорбительное, или еще того лучше — проехаться разок по этой самодовольной физиономии. Но он не умел ни грубить, ни драться. Поэтому только угрюмо посмотрел из-под сведенных бровей и покачал головой:

— Никуда я не поеду.

— Ну и оставайся, тихоня, — парень сплюнул и лениво осклабился. — Без тебя обойдусь.

Парень действительно исчез на следующий день. Но Щербань долго не мог забыть этот случай. Вокруг него работали десятки людей. И он невольно сравнивал их с этим парнем. Чем труднее были условия, тем упорнее становились люди. Хотя бы старший прораб. Его неизменный светлосерый плащ постоянно маячил на каком-нибудь участке котлована.

— И когда он только отдыхает? — думал Анатолий о Максимцеве... Этот вопрос одинаково можно было задать и главному инженеру Николаю Васильевичу Дьяковскому, и начальнику участка Бенсиону Шнеерович Трахтману, и многим другим мастерам, прорабам, механизаторам. Люди осунулись, веки становились красными от недосыпания.

Несколько суток пришлось провести в котловане и бригаде Ромашко.

В последние дни апреля начала резко прибывать вода. Не помогал даже земснаряд, поставленный на откачку. Как-то утром арматурщики пришли на смену и не поверили своим глазам. Блок, что накануне они почти подготовили к бетонированию, теперь был более чем наполовину залит водой.

— Вот это сюрприз, ребята, — пробасил бригадир. — Берись за ведра.

Работали молча, без перекуров. К вечеру очистили блок. Работы оставалось на смену-полторы, и можно класть бетон.

Анатолий слышал, как кто-то неуверенно произнес:

— А ведь за ночь снова все зальет. Хорошо бы сразу закончить.

Ромашко посмотрел на ребят. Все сосредоточенно молчали. Каждый знал, что если уйдут сегодня, завтра придется все начинать сначала.

— Останемся, — раздалось сразу несколько голосов.

Двое суток они мерялись силами с водой. И она вынуждена была отступить...

С Анатолием Щербань мне довелось встретиться через полтора года после этих событий. Бригады Ромашко уже не существовало. Самого Леонида Ивановича избрали секретарем партбюро участка. Часть ребят перешла на другие объекты. Щербань остался на шлюзе. Беседа наша не получалась. Анатолий больше односложно отвечал на вопросы.

Да, он овладел профессией сварщика.

Задания? Приходилось выполнять самые различные.

Да, его прежняя специальность тоже потребовалась.

С весны шестьдесят третьего года четыреста двадцать первое стройуправление начало изготовлять железобетонные ячейки для крепления откосов примыкающего к шлюзу канала.

— Щербань, ты ведь кажется газорезчик, — спросил однажды Трахтман.

— Приходилось резать, — улыбнулся юноша.

— Пойдешь на полигон? Там нужно сетку для ящиков резать.

— Пойду.

Анатолий не привык отказываться. Он считал, что на стройке нет малых дел. Если его пошлют металлолом резать, значит и это нужно.

На полигоне ему дали две бригады бетонщиков. Он должен был обеспечивать их арматурой. Щербань с удовольствием сжал в ладони знакомый держак. Зашипело и рассыпалось голубое пламя.

— Ты как автомат, — полушутя упрекнул его через несколько дней Юрий Накул. — Только искры летят. Нам за тобой не угнаться. А ведь тоже не лыком шиты. Каждый день — полторы нормы.

Об этом рассказал мне тогда Бенсион Шнеерович...

Горит голубой огонь. Прочно встала на место одна рама, вторая, третья. Анатолий уже не думает о прошлом. Его мысли заняты теми, кто придет на башню после него. Это будут плотники, стекольщики, штукатуры. Их работа полностью зависит от него. И Щербань, словно забыв о времени, варит, варит, варит.

— По две смены работал до тех пор, — говорит Максимцев,— пока не был приварен последний уголок. Это было его последнее задание на шлюзе.

Последнее задание... А сколько их было?..

— Не считал, — смеется Анатолий. — В общем много.

— А дальше что?

— Как что? На завод. Ребята уже писали. Ждут.

ЦЕНЫ НЕТ ЭТИМ ЛЮДЯМ

Так сказал однажды о своих людях начальник управления механизации Григорий Дмитриевич Никольский. И хотя он имел в виду весь коллектив, я почему-то подумала в тот момент об экскаваторщиках Илье Ищенко и Анатолие Кучеренко.

Оба пришли на пятый шлюз в числе первых. Поэтому на их долю выпало и самое трудное: подготовка котлована.

...Несмотря на обилие насосов, вода убывала медленно. В ожидании, пока появится возможность начать выемку, механизаторы бездельничали. Первым не выдержал Илья.

— Завтра спускаюсь в забой, — объявил он прорабу.

— Не рано ли? Подождал бы, пока еще немного спадет горизонт воды.

— Надоело ждать. Такая машина простаивает. Не могу больше смотреть на это.

Риск был велик. Машинист не мог видеть, что делается под водой. Малейшая неосторожность и экскаватор будет на боку.

Но Ищенко все-таки спустился. Каждый метр пути он предварительно проверил собственными ногами.

Следом за ним таким же способом спустились и остальные экскаваторщики.

Месяца два работали вслепую. Выработка, конечно, невелика.

— Но все же не простой, — говорит Ищенко своему помощнику Анатолию Кучеренко. — Воду уберут, тогда полегче будет. Ну, а ты как? Машинистом станешь, на другой экскаватор уйдешь или вместе работать будем.

Илье не хочется, чтобы Анатолий уходил. Парень сноровистый и машину любит. С таким легко будет работать.

— Вместе, — говорит Кучеренко.

И он действительно остался сменщиком у Ильи. Теперь ученик и учитель соревновались между собой.

Вынули весь грунт из котлована. Отсыпали тринадцатую плотину. Вместе с другими экскаваторщиками рыли шестьдесят второй канал. И снова вернулись на шлюз. Заканчивать.



Путешественник, турист, пассажир, скажи спасибо и вот этой милой женщине — хозяйке огненных электродов, хозяйке десятков километров сварных швов на многих гидросооружениях канала—Нине Александровне Вавиловой.

Уже шли суда, а рядом с камерой еще нужно было подготовить дренажные кюветы. Наиболее сложной работой является планировка оголовка кювета, своеобразной глубокой чаши. Раньше обычно после экскаватора в такую чащу спускался еще и бульдозер, чтобы выравнять эти почти отвесные стенки. Не столь трудно, сколь неудобно. Вниз бульдозер спускался сам, а вверх его тащит на буксире стоящий неподалеку трактор. Так и ходят они впаре до тех пор, пока все не спланируют.

Долго наблюдал за их работой Илья. А вечером остановил начальника участка:

— Не производительно используем механизмы. Я говорю о чаше. Не надо больше туда бульдозер посылать.

— Как не надо? А планировка?

— Выемку мы с Кучеренко сделаем так, чтобы планировки уже не требовалось.

— Сразу даже не верилось, — рассказывал после Трахтман,— что это осуществимо. Но они доказали. Не только бульдозера, но даже обычной ручной планировки не потребовалось. Виртуоз, — заключил начальник, глядя на ровные ряды белого камня, который лег на том месте, где несколько дней назад работали Ищенко и Кучеренко...

ШЕСТЬДЕСЯТ ВТОРОЙ КАНАЛ

Лютует северная зима. Уже неделю не прекращается метель. Ветер сотнями тончайших игл колет лицо.

Отогревшись немного в будке, Казимир возвращается на бульдозер. Время дорого. Самый трудный участок — так говорят о шестьдесят втором канале, где сейчас работает Казимир. Да, пожалуй, и правильно называют. На скольких объектах ему уже приходилось побывать, а такого напряжения и таких трудностей он еще не встречал. До начала навигации осталось всего пять месяцев, а тут еще десятки тысяч кубометров выемки. Механизмов как будто и много, а грунт ни с места.

Взрывники не успевают с рыхлением. И вообще какой-то парадокс получается. В одном месте взрывчатка едва с мерзлотой справляется, а рядом в десяти метрах приходится строить лежневку, иначе экскаватор утонет в плывуне. Трудно представить что-нибудь более коварное в природе.

Мотор сердито ворчит, но Мицкевич не обращает внимания. Машина у него в исправности. А ворчит потому, что пока он отогревался, грунт успел снова смерзнуться и теперь едва поддается усилию ножа.

Вдруг бульдозер застопорило. Напрасно он дергал рычаги, машина не двигалась. Она как-то странно оседала на один бок. Казимир выскочил из кабины и только тут понял, что произошло. Врезавшись поглубже, бульдозер попал на плывун.

Ошалелыми глазами смотрел Мицкевич на тонущую машину. У него не было сил даже крикнуть.

Когда же под черной грязью скрылись верхние гусеницы, он пришел в себя и побежал к будке.

— Ты что? — раздалось сразу несколько голосов, едва он переступил порог.

— Утонул, — только и смог выдавить он.

— Кто утонул?

— Бульдозер.

— Да ты что, спятил? Чей бульдозер?

— Мой.

Механизаторы бросились в забой. Там на поверхности оставалась только одна кабина. Попытались вытащить несколькими бульдозерами. Ничего не вышло. Грунт так прочно засосал машину, что она даже не шевельнулась.

— Окопать и откачивать, — предложил кто-то.

Ему сразу возразили:

— Бесполезная затея. Всю грунтовую воду не перекачаешь.

Только через несколько дней, соорудив сначала мачту с целой системой полиспастов, бульдозер сначала приподняли, а затем вытащили из ловушки.

Этот случай заставил механизаторов осторожнее передвигаться в забоях.

Но экскаваторы и бульдозеры все равно находились под постоянной угрозой завязнуть.

— Только удивительное упорство людей помогло нам подготовить в срок этот канал, — сказал во время пуска начальник стройуправления.

Он мог это и не говорить. Достаточно было взглянуть на него самого, чтобы понять, скольких усилий стоил коллективу этот канал. За несколько месяцев его виски стали совсем белыми. Этот не молодой уже, но удивительно подвижный человек в те дни сутками не уходил с канала.

— Не покривлю душой, — говорит он, — если скажу, что это был героический труд. Никого не нужно было агитировать.

С наступлением весны условия на канале значительно ухудшились. Теперь к грунтовым водам прибавились еще паводковые. Не заставили себя ждать и дожди.

Бригада коммунистического труда Юрия Накула крепила откосы железобетонными ячейками или, как их называют строители, ящиками, которые потом заполнялись камнем. До затопления нужно было уложить еще тысячу штук. А они на полигоне. Как завезти их? Распутица полная.

Накул разыскал снабженца.

— Иван Яковлевич, срочно нужен лес.

— Зачем, — удивился Сизов. — Кому-кому, а уж бригаде Накула с лесом делать нечего.

Юрий привел его на канал.

— Вот сколько осталось еще крепить, а ящики на полигоне. Начнем подвозить, первая же машина завязнет. Нужна лежневка.

— А кто ее строить будет? Людей-то не хватает.

— Сами построим.

— Ты, парень, больно прыток. Лежневку строить, не щи в столовой хлебать.

Сизов много лет проработал в лесной промышленности и знал, что построить лежневую дорогу не так просто. Но в то же время ему нравилась готовность парней взяться за любое дело, лишь бы не сорвать пуск.

— Хорошо, будет вам лес.

К вечеру хлысты лежали на канале. Ребята тут же взялись за топоры. Всю ночь они тесали, сколачивали и укладывали щиты. Руководил работой Сизов. Утром подъездной путь был готов...

* * *

Недалеко от шлюза на левом берегу канала из белого камня выложены слова: «Слава строителям коммунизма!»

Их с полным правом можно отнести и к самому коллективу четыреста двадцать первого управления, который за короткий срок и в труднейших условиях возвел этот железобетонный гигант.



МАЧТЫ ЧЕРЕПОВЕЦКОЙ ГЭС
Рис. Вл. Ветрогонского.

ВОЛГО-БАЛТ СТРОИТ ВСЯ СТРАНА

Строительство Волго-Балтийского водного пути имени В. И. Ленина было поистине всенародным делом. Его возводили не только те, что трудились на трассе. Новый чудо-канал рождался в раскаленных мартеновских печах, в цехах заводов и фабрик, в тиши конструкторских бюро и в лабораториях научно-исследовательских институтов. Ни одна область, ни одна республика не стояли в стороне.

«Вытегра, Волго-Балт» — по такому адресу непрерывным потоком шли самые разнообразные грузы. Оборудование и материалы для Волгобалтстроя поставляли более 300 предприятий страны. В распоряжение строителей была дана мощная техника — экскаваторы, бульдозеры, башенные краны, тракторы, большегрузные самосвалы, насосы, компрессоры. Все это создавалось на наших отечественных заводах.

К ударной стройке в Прионежье было приковано внимание многих коллективов рабочих, инженерно-технических работников и конструкторов. Далеко от Вытегры Ереван, но братская дружба не знает расстояний. Рабочие Ереванского электрозавода поставляли на Волго-Балт трансформаторы и электродвигатели. В Тбилиси изготовлялись станки по металлу, Вильнюсе — сварочные аппараты, Саранске — автоцистерны, Ташкенте — тали электрические, Львове — автопогрузчики, Одессе — электроды и т. д.

Невозможно перечислить всех заводов-поставщиков Волго-Балта. Здесь, на трассе нового канала, можно было встретить экскаваторы с Ленинградского, Калининского, Ковровского и Воронежского экскаваторных заводов, бульдозеры — с Челябинского и Брянского тракторных заводов, башенные краны — с Ржевского, Ярославского,

Золотоношского (г. Золотоноша Днепропетровской области), Угличского, Одесского заводов, автомобили различных марок — из Минска, Горького, Ульяновска, Миаса, Кургана, Москвы, Кутаиси.

Металлурги Череповецкого, Магнитогорского, Краматорского, Макеевского и Енакиевского металлургических комбинатов поставляли металл. Металла требовалось очень много. Но волгобалтстроевцы не испытывали в нем недостатка.

Бесперебойно поступали на стройку арматура, трубы и металлоконструкции. Основными их поставщиками были заводы: металлический им. Ильича (г. Жданов), сталепрокатный и трубопрокатный им. Ленина (г. Днепропетровск) и некоторые другие.

Десятки предприятий по заказам гидростроителей изготовляли гидромеханическое оборудование. Среди них — Камский завод «Гидростальконструкция», заводы «Уралкомпрессор» (Свердловск), Сумский насосный, Красногвардейский крановый, Краматорский машиностроительный, Воронежский мостовой, Харьковский электромеханический.

Большой вклад в сооружение Волго-Балта вложили коллективы прославленных в стране предприятий — Ленинградского электромашиностроительного завода «Электросила» им. С. М. Кирова, Московского завода электрооборудования «Динамо», Ленинградского металлического завода им. XXII съезда КПСС, ордена Трудового Красного Знамени завода «Уралэлектроаппарат». В содружестве с сотрудниками научно-исследовательских институтов они разработали и построили сложное энергетическое оборудование.

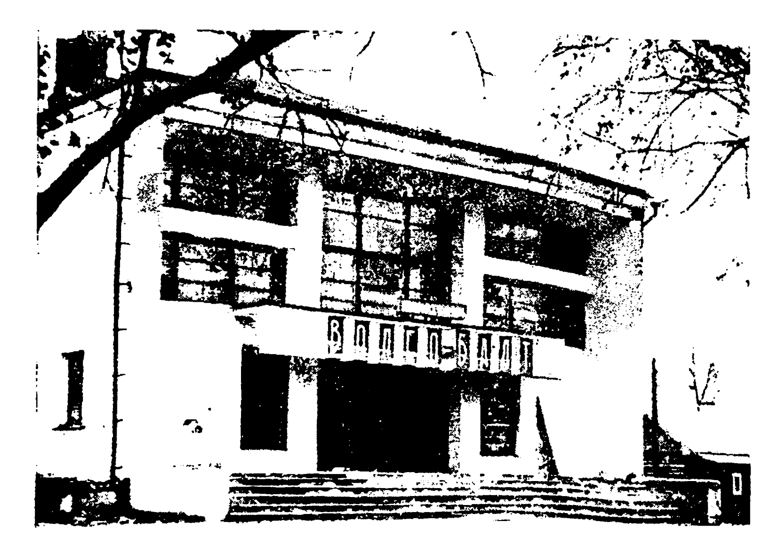


А. А. ГАДЗАЛО, старший прораб стройуправления № 420.

Благодаря помощи работников всех отраслей промышленности и транспорта строители Волго-Балта были обеспечены всем необходимым. В этом еще раз сказалось преимущество нашей социалистической экономики.



Волго-Балт нередко называли дорогой юности, а комсомольцев, участников великой стройки,—хозяевами голубой магистрали. Действительно, новый чудо-канал сооружен в основном силами молодежи. Только за последние три года на стройку по комсомольским путевкам прибыло 3408 девушек и юношей.



Новый широкоэкранный кинотеатр в гор. Вытегре со звучным названием «Волго-Балт».

Их послали комсомольские организации 23 республик и областей Советского Союза.

На трассе канала можно было встретить строителей со всех концов страны —из Украины и Белоруссии, солнечной Грузии и Прибалтики, Москвы и Ленинграда, Белгородской, Кемеровской, Волгоградской и других областей. Только из Грузинской ССР на Волго-Балте работало 350 молодых патриотов, из Мордовской АССР 276, из Удмуртской АССР 139, Молдавской ССР—188, Липецкой области — 135, Белгородской области — 194, Рязанской области—161, Харьковской области—132 и т. д. Но больше всех среди волгобалтстроевцев было, конечно, вологжан. Ведь трасса нового канала пролегает по территории Вологодской области. Вологодский обком ВЛКСМ направил на Волго-Балт по комсомольским путевкам 735 девушек и юношей.

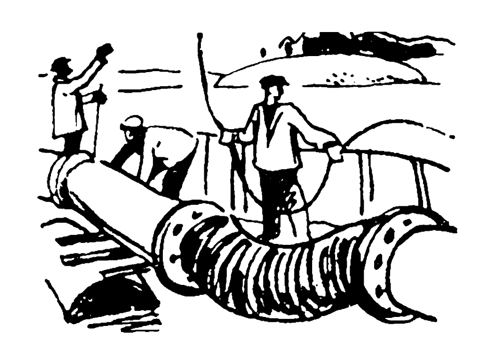
По инициативе комсомола Волго-Балт был объявлен ударной комсомольской стройкой. Молодые строители пошли туда, где труднее и отдавали все силы своему детищу. Благодаря трудовому энтузиазму молодежи самый большой в мире шестой шлюз, над которым шефствовал комсомол, возведен в рекордно сжатые сроки—за 18 месяцев. Таких темпов еще не знало гидростроительство.



Волго-Балт—это всенародная стройка. В дружной семье строителей были представители 25 национальностей.

Став участниками великой стройки, сотни рабочих показывали образцы трудового героизма. На Волго-Балте широко известны имена украинцев Федора Скоробреха, Юрия Накула, Василия Маренко, посланцев солнечной Грузии Ивана Лопаури и Майора Балхамиошвили, белорусских девушек Нины Володвич, Зои Бык, Марии Буяк, латышей Ивана Кендысь и Карла Юршейс... Рядом с ними, бок о бок, работали десятки земляков.

Ни суровые морозы, ни проливные дожди, ни тучи надоедливой мошкары не испугали энтузиастов с горячими сердцами. Работая по-коммунистически, это они возвели Великий Голубой Путь.



Н. Ф. ДАНИЛОВИЧ

ГЛУБОКИЙ СЛЕД

«Моонзунд». Мы не знаем, кому и по какому поводу пришло в голову назвать именно так этот мощный землесос, или как его зовут гидромеханизаторы, земснаряд. То ли он назван так в честь архипелага и пролива Моонзундских островов, то ли в честь известной в Великую Отечественную войну «Моонзундской» операции в 1944 году, когда Моонзудские острова были очищены воинами Советской Армии от гитлеровских захватчиков.

Земкараван «Моонзунд», построенный на Балтике, одним из первых судов технического флота появился у берегов Онежского озера в 1950 году. Он первым начал прокладывать начало большого Волго-Балтийского водного пути.

Ныне Волго-Балт действует. По его глади идут гигантские красавцы-теплоходы и вереницы грузовых судов. Впервые за всю историю нашей Родины транзитом из Архангельска в Баку, сначала с грузом угля для рыбаков Мурманска, а затем кольского апатитового концентрата для производства минеральных удобрений в Азербайджане прошел большегрузный теплоход «Балтийский-18». Огромный путь, более 5000 километров, он проделал за пятнадцать суток.

Однако наш рассказ будет о другом пути, о пути, который оставил глубокий след на вытегорской земле, на строительстве Волго-Балта, экипаж земснаряда «Моонзунд».

* * *

В 1950 году на «Моонзунде» пришел на строительство Волго-Балта небольшой, еще не сложившийся по-настоящему коллектив гидромеханизаторов. Ему предстояло прорыть канал по болотистым, топким берегам реки Вытегры от Онежского озера до шлюза № 1, который должен быть построен почти в центре города Вытегры. На первых порах не все ладилось, тем более, что и участок

попал нелегкий: болота и валуны по берегу, да топляки в старом русле реки. Трудно было «давать план». Однако уже в первую навигацию удалось, с помощью других подошедших земснарядов, проложить около трети участка канала.

В полную силу экипаж «Моонзунда» развернулся в 1951—1952 годах. К концу 1952 года был прорыт канал до нового шлюза № 1. Подчеркиваем до нового, потому что в центре Вытегры длительное время существовал и существует поныне, как музейный экспонат, старый деревянный шлюз. Осенью 1952 года перед котлованом шлюза № 1 была оставлена перемычка.

Экипаж «Моонзунда», уже сработавшийся за два года, получил новое задание. Предстояло пройти старыми мариинскими шлюзами на реку Ковжу и здесь стать на одну из прорезей. Всю зиму команда старательно готовила механизмы и оборудование земснаряда к работе на еще более трудном участке.

Однако навигацию 1953 года пришлось встречать в совершенно иных условиях и в других местах. В связи с временной консервацией строительства Волго-Балта, «Моонзунд» перебазируется в Прибалтику и здесь оставляет за своей кормой сотни тысяч кубометров грунта на различных портовых строительных площадках. Тем временем к руководству экипажем земснаряда пришел инженер-гидротехник Алексей Михайлович Мартынцев. Этот несколько грузный, но не по возрасту подвижный человек сумел быстро сойтись с коллективом, стать не только его командиром, но и его душой. По возрасту, по житейскому и техническому опыту, по отношению к людям, он стал как бы отцом этой горсточки людей.

Шли годы. Коллектив «Моонзунда» возмужал и окреп. В памяти многих еще не изгладился Волго-Балт, со строительством которого пришлось расстаться так внезапно, на полпути. И когда дошла весть о возобновлении работ на Волго-Балте, невольно потянуло назад.

И вот, через шесть лет, «Моонзунд» снова у берегов Вытегры. На земснаряде пришли сюда и старые «волгобалтовцы» Виктор Алексеевич Пивоваров, когда-то помощник багермейстера, а ныне уже начальник землесоса, Алексей Павлович Алексеев — помощник багермейстера и другие члены экипажа. Пришел на Волго-Балт и Алексей Михайлович Мартынцев.

Земснаряд поставили на труднейший участок — Константиновские пороги на реке Ковже. Здесь предстояло в обход каменной гряды-морены прорыть новый судовой ход.

Задача не из легких. В тяжелой моренной глине глубоко запрятаны огромные валуны. Поверхность грунта заболочена. Очень

трудно делать обвалование. Вязнут не только тракторы и бульдозеры, но по колено проваливаются люди. К тому же новый судовой ход разрезает надвое одну из деревень. Жители не полагали, что строительство Волго-Балта возобновится, и не торопились с переселением. Это еще прибавляло забот и хлопот.

Однако моонзундовцам не привыкать к трудностям. Немало их было и раньше. Прошло немного времени, и сюда приезжают учиться, набираться опыта работы в условиях тяжелых моренных суглинков механизаторы с других земснарядов. Да и было чему поучиться! Триста-четыреста тысяч кубометров вынутого грунта за навигацию, при том в очень сложных условиях, — это не шутка!

1961 год. Экипаж земкаравана вступает в соревнование за то, чтобы завоевать право называться коллективом коммунистического труда. Чтобы вступить в это соревнование, у него были все основания. Высокие количественные результаты и не менее высокие качественные оценки при сдаче работ, — только «отлично» и «хорошо»! Но коллектив не довольствуется этим, он пересматривает и без того высокие показатели и ставит задачу: работать еще лучше! Развертывается соревнование между вахтами, подлинная борьба за выполнение новых обязательств. Именно борьба, так как каждая тонна грунта дается с боем. Дело в том, что трасса все более усложняется. Глина становится все тяжелее, а предательских валунов все больше.

Зорко приходится следить за работой механизмов багермейстеру Пивоварову и его помощникам. Во всасывающую трубу то и дело втягиваются огромные камни. Они закупоривают либо крепко заклинивают трубы. Приходится останавливать механизмы, разбирать пульповоды и, не считаясь с наставлениями по технике безопасности, влезать в узкую трубу и тросом выуживать злополучный камень... И так по несколько раз за смену, до десятка раз в сутки почти на всем протяжении выемки на Константиновских порогах. Но если какой-то вахте удалось проработать без больших простоев, — ей не завидовали. Да разве допустима зависть в дружной, спаянной семье?!

Именно такой семьей является экипаж «Моонзунда». И не в переносном, а в самом буквальном смысле этого хорошего слова. Здесь многие работали семьями. Вкусные обеды для команды готовили Вера Алексеевна Васильева — жена боцмана и ее помощница — жена помощника багермейстера Михеева. На караване нашли свое счастье и любовь молодые супруги Беляничевы, Комарницкие, Журковичи. Семейная обстановка, но не обстановка семейственности, — чувствовалась даже в таком малопримечательном факте.

Как-то на «Моонзунд» набрел удачливый охотник. Он подарил экипажу один из своих трофеев — маленького медвежонка. Мишка быстро прижился. И не удивительно. Его баловали на каждом шагу. Он был желанным гостем в каждой каюте — и в семьях, и у одиночек. И вот в одну июльскую ночь Мишка исчез... Взгрустнула команда. Только на третий день с одной из пристаней, уже за Белозерском, сообщили по селектору, что Мишку видели на проходившей самоходке. Оказывается, его просто украли. «Уполномоченный» от команды догнал, отобрал и вернул домой дорогую потерю...

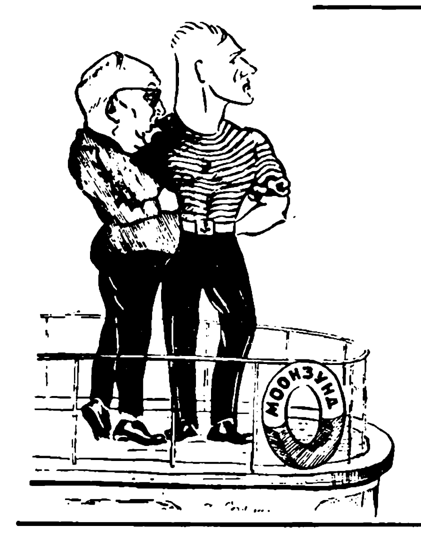
1963 год — решающий на Волго-Балте. Караван получает новое задание: произвести выемку на торфяном участке судового хода № 67. Это непроходимое, топкое болото. Прежде чем начать выемку, требовалось выполнить большие подготовительные работы: сделать обвалование карты намыва, проложить сбросные пульповоды. Без этого ничего не получится. Но как это сделать, если при каждом шаге по болоту рискуешь завязнуть в торфяной пучине?

Мартынцев и Пивоваров принимают решение — все подготовительные работы выполнить зимой, когда болото будет сковано морозами. А зима пошла навстречу упорным и самоотверженным людям. Лютые морозы схватили поверхность трясины. К месту работы были заброшены бульдозеры и болотный экскаватор. Из Белозерска, где караван был на зимнем отстое и ремонте, пришли люди. Развернулись работы.

Но, оказывается, болото замерло только на поверхности. Пришлось «организовать» промораживание. Чтобы мороженая кромка была толще, люди заранее очищали снег. Но и это помогало лишь частично. Экскаватор, работавший на обваловании, ежеминутно рисковал провалиться в топь. Начальник базы механизации «Волгобалтстроя», боясь за судьбу экскаваторщика и машины, дает приказ снять экскаватор. Это означает, что коллектив «Моонзунда» не сможет выполнить возложенное на него задание. Выходит, отступать! А обязательства бороться за звание коллектива коммунистического труда!?.

Отступать нельзя! Но как быть? И вот начальник земснаряда Мартынцев вместе с экскаваторщиком Костылевым, который оказался тоже напористым парнем, берут всю ответственность на себя. Пополам! Где на «сланях», где на слегка промороженной корке болота, делается двухкилометровый торфяной вал. Он должен преграждать потоки сбрасываемой пульпы. На это пошло три месяца. А тем временем бригада смонтировала сбросные пульповоды.

ДРУЖЕСКИЕ ШАРЖИ



А. М. МАРТЫНЦЕВУ
и В. М. ТИМОФЕЕВУ —
начальникам земкаравана
«Моонзунд»

Когда на трассе было трудно,
То посылали «Моонзунда»,
И у ребят из «Балттехфлота»
Кипела, спорилась работа!

Весть об этой затее облетела широко. Нашлись маловеры и скептики, которые пророчили экипажу «Моонзунда» провал. Они утверждали, что обвалование, насыпанное на лед, покоившийся зимой на зыбком торфе, весной не выдержит, расползется и вместе с потоками пульпы будет снесено в прорываемый канал. Однако настойчивость Мартынцева, его трезвая техническая мысль, помноженные на умный, слаженный труд коллектива земснаряда, восторжествовали.

С наступлением весны «Моонзунд» одним из первых земкараванов на Волго-Балте начал работу на новом участке. После проведенных зимой больших подготовительных работ проходка нового канала пошла даже лучше, чем на Константиновских порогах. Как и прежде, земснаряд из месяца в месяц перевыполняет план. Пятьдесят, шестьдесят, а затем даже девяносто тысяч кубометров, — такова месячная выработка.

За этими цифрами скрывалась не только слаженная, безотказная работа механизмов. Но ведь такая работа механизмов — дело рук людей земкаравана. Заслуга их в самоотверженном, самозабвенном труде.

На зыбком болоте за зиму был создан лишь небольшой вал. Огромные потоки пульпы каждую минуту грозили прорвать обвалование и снести весь грунт отвала в создаваемый новый канал.

Н. Г. ВАВИЛОВУ — начальнику управления гидромеханизации.

На стройке земснаряды—сила!
«Командующий» их—Вавилов!



Требовались сверхчеловеческие усилия, чтобы предотвратить это. Все свободные от вахты матросы, лебедчики и другие члены экипажа вручную, лопатами поддерживали валок, не давая ему разрушаться. Стоя по колено в холодной воде, с кровавыми мозольными пузырями на руках, они создавали условия для беспрерывной и высокопроизводительной работы каравана.

Все шло хорошо. Но... Это «но» нередко сопутствует всякому делу, особенно большому. В один из дней остановились механизмы, и машина замерла. Это случилось раньше, чем ожидалось: прогорела, осела топка второго котла.

Приуныли моонзундовцы. Да и как иначе? Ведь «горели» и обязательства, и, главное, план строительных работ на Волго-Балте. Надо же такое в самый разгар навигации!..

Из управления «Балттехфлота» приходит приказ: «Земкаравану «Моонзунд» следовать на ремонт в Череповец». Да, теперь пиши — «пропало».

Крепко задумались и Мартынцев с Пивоваровым, и секретарь партийной организации механик Жуков. А вместе с ними и весь экипаж. Как быть? Уйти на ремонт, — значит сорвать задание. Разумеется, выемку оставленного «Моонзундом» участка выполнят другие коллективы. Но ведь у гидромеханизаторов Волго-Балта и без того уже предельное напряжение. Получается, вроде того, что

экипаж «Моонзунда», прикрываясь аварией, бежит с поля боя в самый напряженный момент... Нет, надо искать выход на месте!

Принимается смелое решение: произвести сложный ремонт на месте, в навигационных условиях! И вот.

Самолеты срочными рейсами доставляют мощные гидравлические прессы и домкраты. Из Подпорожья прибывает группа квалифицированных котельщиков. Вместе с ними на авральную вахту по ликвидации аварии встает вся команда «Моонзунда». Работы ведутся круглые сутки. Не покидают боевого поста механик Комарницкий, кочегары Беляничев и Звозский. По полторы-две смены подряд стоит на вахте механик Шустров. Ни сна, ни отдыха не знает Алексей Михайлович Мартынцев.

Прошло десять дней, и «Моонзунд» снова обрел жизнь: запыхтели котлы, пришли в действие механизмы. В такой рекордно короткий срок, при отсутствии даже самых примитивных мастерских, был сделан сложный ремонт.

И словно бы и не было ни аварии, ни ремонта, вырвавшего из трудового календаря целую декаду. Навигационное задание 1963 года коллектив «Моонзунда» выполнил на полтора месяца раньше срока. Встав на трудовую вахту в честь 46-й годовщины Октября, он взял дополнительное обязательство: помочь коллективу спецуправления № 478 и дополнительно вынуть еще 150 тысяч кубометров грунта. Работая плечом к плечу с гидромеханизаторами этого управления, моонзундовцы с честью справились и с этим обязательством.

Закончилась навигация 1963 года. «Моонзунд» ушел в Череповец на ремонт. За зиму отремонтировали котлы и другие механизмы. Команда старательно готовилась к новой, последней на Волго-Балте навигации. Снова предстояла крайне тяжелая работа на Ковже. Алексей Михайлович подлинно по-хозяйски, придирчиво проверяет подготовку каждого узла. Предстоящая навигация для него особенная. Она последняя не только на Волго-Балте, но и в его трудовой биографии. В начале 1964 года ему перевалило за шесть десятков. Настала пора оформляться на заслуженный отдых. Не хочется, вроде бы и рановато, но ничего не поделаешь: не столько возраст, сколько беспокойный характер и такая же беспокойная работа дают себя знать. И Алексей Михайлович решает: сделать навигацию 1964 года как бы сверхплановой для себя. А там, осенью, проводив по действующему Волго-Балтийскому пути последнее судно, можно и на пенсию...

С такими мыслями ехал он в Ленинград, в «Балттехфлот», чтобы «утрясти» некоторые вопросы, связанные с предстоящей навигацией. Но все обернулось по-иному. Алексей Михайлович

заболел, пришлось ложиться на больничную койку. Первоначальный диагноз — воспаление легких — перечеркнули. Оказалось нечто более серьезное. И в марте ветерана-гидротехника не стало. Он отдал коллективу «Моонзунда», строительству Волго-Балта не только свое здоровье, но и свою жизнь...

...Уходят люди из жизни, но жизнь продолжается. Управление «Моонзундом» вручено воспитаннику Алексея Михайловича бывшему начальнику промерной партии этого каравана Владимиру Максимовичу Тимофееву. Он крепко держит в руках дело, оставленное Мартынцевым. В 1964 году «Моонзунд» основательно помог в ликвидации последствий оползневых явлений на торфяном участке 67-го канала.

А сейчас, когда пишутся эти строки, трудолюбивый экипаж «Моонзунда» заканчивает свои работы на Ковже. В управлении «Балттехфлота» идут разговоры о том, что земснаряд отслужил свой срок, пора списывать его. А жаль! Так хорошо потрудился он на своем веку. Больше того жаль, что разойдется в разные стороны такой дружный, сроднившийся коллектив гидромеханизаторов. И вместе с тем радостно, что эти люди, как и их вожак Алексей Михайлович Мартынцев, сделали такой глубокий след на Волго-Балте, а, стало быть, и на нашей планете.

Август, 1964 г.

Из альбома художника

Трудовым будням строителей Волго-Балта посвятил свои зарисовки Владимир Чулков. Его, как и других вологодских художников, привлекли сюда не только грандиозный размах стройки и новейшая техника, но прежде всего сами строители, их упорный и самоотверженный труд, их жизнь в поселке Водораздел.



ЗЕМЛЕПРОХОДЦЫ



НА ВОДОРАЗДЕЛЕ



В ПОСЕЛКЕ СТРОИТЕЛЕЙ

А. ШОРОХОВ

Здравствуй, Волго-Балт!

(РЕПОРТАЖ)

В ЭТИ дни молодо и празднично выглядит старая Вытегра. На ее центральной улице — проспекте Ленина — вместе с гружеными самосвалами бойко хлопочут грейдеры и тяжелые катки, укатывающие последние метры асфальта. Здесь сегодня можно встретить корреспондентов многих центральных газет, ТАСС, АПН, художников, писателей. У пристани Вытегра стоит даже специальный катер с громким названием «Советский журналист», пришедший из Ленинграда. На его борту очень оживленно: группа кинооператоров и фотокорреспондентов во главе со спецкором журнала «Советский Союз» Марком Редькиным «отстреливает» последние снимки с первого шлюза Волго-Балта.

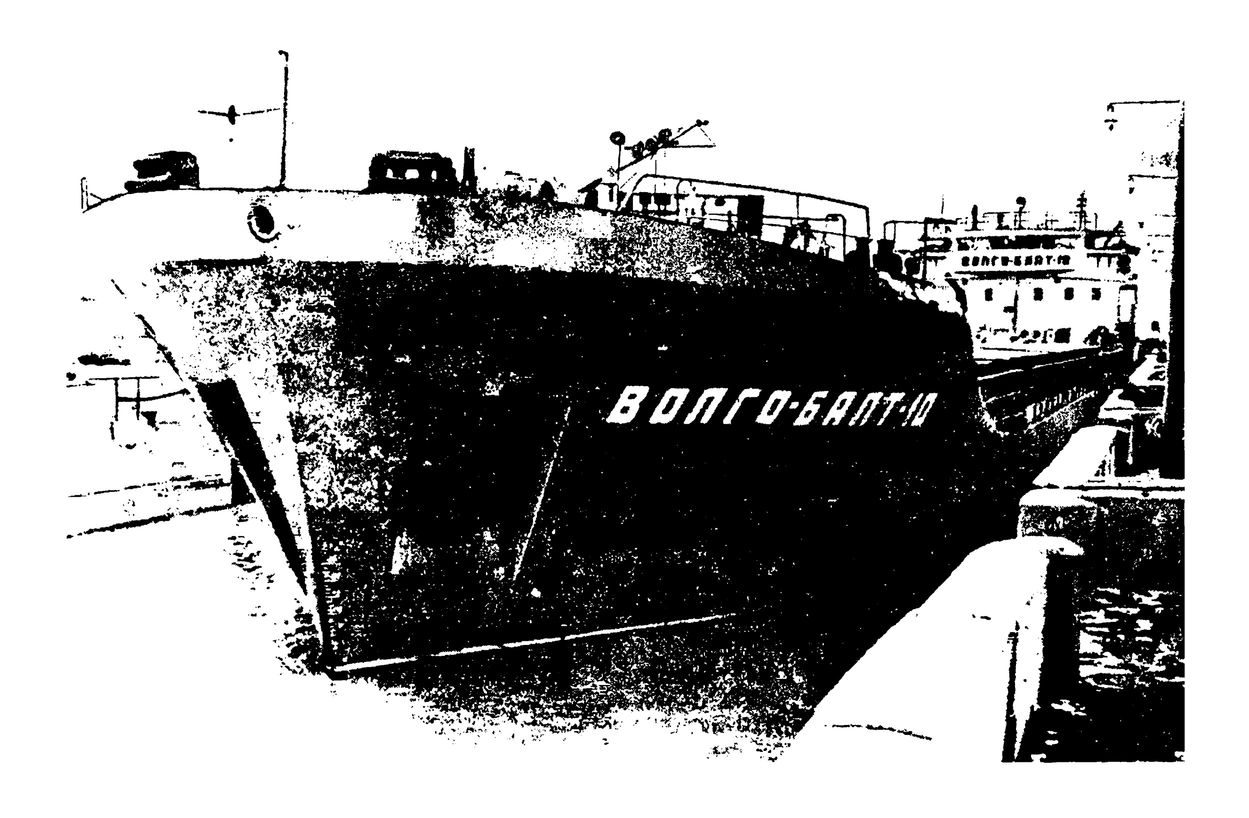
Город строителей в ожидании. Люди ждут большого и радостного события — пробного пропуска судов по всей трассе нового канала.

Перед зданием управления «Волгобалтстрой» вывешен свежий номер «Комсомольского прожектора». Он выпущен буквально на днях. Очень скупы строки, рассказывающие об этапах большого пути гидростроителей. Но каждый из них — это летопись трудового подвига и мужества людей, сумевших молодыми, горячими руками соединить воедино пять морей страны. Вдумайтесь в короткие строки «Комсомольского прожектора». Каждая из них — это эпиграф к интереснейшей книге о нашем молодом современнике — ссзидателе и творце.

«17 ноября 1960 года впервые перекрыта Вытегра в створе Вытегорского гидроузла;

В мае 1961 года состоялся пропуск судов через Вытегорский и Белоусовский гидроузлы;

В ноябре 1962 года перекрыта река Шексна, родилось новое Череповецкое море;



Шлюзование началось.

В июне-ноябре 1963 года вступил в строй Череповецкий гидроузел и перекрыта река Вытегра в створе Новинкинского гидроузла;

31 марта 1964 года закончена сквозная прорезь на 40-километровом участке нового канала».

В самом конце мая в районе Волкового моста была снята последняя перемычка, разделявшая бассейн Волги и Балтики. В тот день земснаряд «Волжский-642» встретился с землечерпалкой «Северозападная-25». Это была символичная встреча: Волга протянула через новую голубую дорогу руку дружбы Неве. И вот по существу закончилось строительство канала. Настоящие волны уже гуляют в Новинкинском водохранилище. Пришла в шестой и пятый шлюзы. А сегодня боевой экзамен держат все гидростроители Волго-Балта.

В пятницу, 5 июня, в 9 часов утра прошло первое шлюзование на самом мощном — шестом шлюзе. В гигантской камере крупнейшего в мире шлюза довольно просторно чувствуют себя сразу пять

судов — три нефтеналивных танкера и два катера. Все механизмы во время шлюзования работали безотказно.

К новому — шестому шлюзу с Волги подошло и грузовое судно «Таджикия», грузоподъемностью в две тысячи тонн. На судне для строителей Волго-Балта прибыли последние 1800 тонн вольского цемента. Таких мощных судов еще никогда не видели в этих местах! Ведь старая Мариинка могла пропускать суда с грузом не более 700 тонн.

У третьего шлюза стоят теплоходы «Терек» и «Валгома», пришедшие из Ленинграда. 6 июня они также прошли через новые шлюзы, направляясь один в Москву, а второй — в Ростов-на-Дону. На их борту — оборудование и вытегорские пиломатериалы. Поступают сигналы от судов, которые идут к Волго-Балту с Волги, Дона, Невы и Онежского озера.

Новая голубая трасса, соединяющая пять морей Советского Союза, вступает в строй. Ярко горят перед входом в шлюзы красочные лозунги и транспаранты: «Слава КПСС!», «Привет советским речникам!».

— Здравствуй, Волго-Балт! — с гордостью говорят сегодня речники, открывая навигацию по всей длине новой трассы. — Слава золотым рукам строителей, создавшим чудо-канал!

* * *

... Мы стоим на головокружительной высоте, на башне шестого шлюза. Как в морской пучине, пенится и бурлит коричневая вода, заполняя огромнейшую камеру. Слышится звонкий плеск волн о бетонные стенки. И кажется, в этот момент все застыло в ожидании. К парапетам прижались люди в рабочих блузах, длинные стрелы экскаваторов и кранов застыли над гигантской пропастью камеры. Даже бульдозеристы, работающие на откосах шлюза, на время оставили своих стальных коней.

И вот звучит оно, простое, рабочее «Ура» у берегов нового моря. Я вижу, как взметнулись ввысь шапки двенадцати отличных парней из бригады Михаила Никитина. Как всегда, они и сегодня вместе. Радостью и счастьем горят их глаза. Ведь здесь родилась их настоящая мужская и верная дружба. Родилась с того дня, когда они, демобилизованные воины, в серых солдатских шинелях, с чемоданчиками в руках, шагнули на чистое поле, где шумели ветры и лили дожди, где увядала последняя зелень. На голом месте они начали строить шлюз. Здесь проходили трудовую выучку, овладевали специальностями бетонщиков, арматурщиков и сварщиков. Здесь поняли цену каждой минуты времени, научились крепко держать твердое, комсомольское слово. И, пожалуй, о делах Нико-

лая Цветкова и Константина Ветрова, Аркадия Хомутенко и Анатолия Михайлова, Бориса Прохорова да и всей бригады Михаила Никитина лучше всего говорит переходящее Красное знамя обкома комсомола. Это знамя бригада Никитина удерживает уже более полгода.

* * *

На Волго-Балте что ни шаг — то познание нового или встреча с интересными людьми. И поэтому хочется увидеть всего как можно больше. Приходится спешить.

Через час начнется пропуск каравана судов по новой трассе. Мчимся на второй шлюз. Стремительно несется навстречу серая лента дороги. Выскакиваем за поворот. И вдруг — неожиданная остановка. Что такое? Посредине дороги разворачивается огромный «МАЗ». Но наш шофер вместо обычных «теплых» слов за вынужденную задержку лишь весело улыбается:

— Привет, Коля. Что случилось?

Водитель МАЗа вместо ответа махнул из кабины рукой и, ловко развернув машину, подъехал к нам. За рулем сидел широкоплечий и крепкий парень в светло-зеленой майке. На загоревшем потном лице его — добродушная и счастливая улыбка.

— Замечтался малость,— озорно крикнул он,— проскочил на ходу поворот к шлюзу.

К сожалению, нам не пришлось поговорить с Николаем: его МАЗ, пустив синее облако дыма, уже мчался далеко впереди. И только позднее наш шофер разъяснил нам, почему вдруг «замечтался» Николай:

— Свадьба у него сегодня. Вот и волнуется парень.

И верно, вечером вся комсомольско-молодежная бригада шоферов веселилась на свадьбе у лучшего товарища — Николая Бабаева и его невесты — лаборантки больницы Зины Есиной.

* * *

Мы на пульте управления второго шлюза. Здесь удивительно светло и чисто. Сквозь стеклянную кабину хорошо видно, как заходят в шлюз суда и идет заполнение водой камеры. Вахтенный начальник шлюза Борис Николаевич Быков через микрофон спокойно отдает команды, внимательно следит за щитом, на котором мигают красные и зеленые сигнальные лампы. Все идет как надо. А ведь Борис всего пять месяцев пришел сюда, на пульт управления, закончив отделение стажистов при Ленинградском речном училище.

А раньше? Все было так, как у тысячи его сверстников. Комсомольцем из Архангельска приехал на Волго-Балт. Своими руками прокладывал новую трассу канала, возглавлял экипаж землечерпалки «Северо-Западная-6». Две навигации был начальником на 29 шлюзе старой Мариинки.

А вот сегодня вчерашний строитель Борис Быков уверенно открывает судам широкие ворота Волго-Балта. Открывает голубую дорогу в пять морей страны Советов.

* * *

Суда зашли в третий шлюз. Какое это было красивейшее зрелище! В камере нового шлюза разместилась целая речная эскадра: «Дон» и «Яндеба», «Иртыш» и «Капитан Тимирязев», «Шкипер Попов» и «Харьков». Громко, по-рабочему приветствовали друг друга речники и строители.

— Мо-лод-цы! — скандируют экипажи судов. — Ну, и сгрохали канал! Залюбуешься!

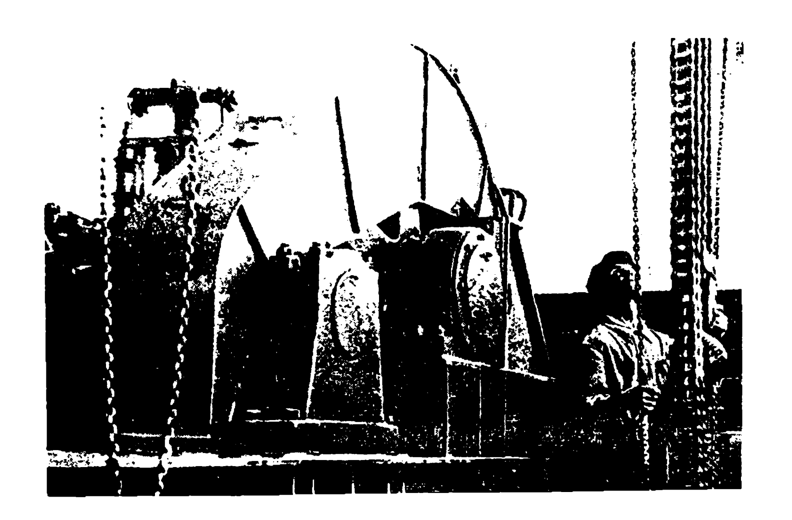
— Счастливого плавания! — радостно кричат с берега. В небо взлетают кепки и фуражки строителей. А нарядные девчата в разноцветных кофточках, перегнувшись через парапет шлюза, вручают молодым матросам букеты полевых цветов, шлют приветы на Волгу и Дон, в Ростов и Москву. На башнях шлюза бойко трепещутся красные флаги.

— Куда держите путь? — громкое эхо несется по шлюзу. И через мгновение все слушают ответ.

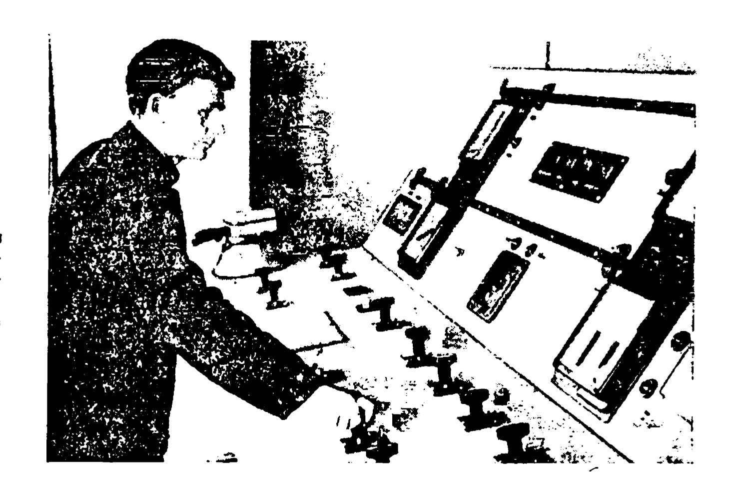
— Ленинград — Москва — Калинин, — отвечает капитан теплохода «Дон» Колесов, — везем штапельное волокно в Калинин, бобы и какао — в Москву.

— Самочувствие нормальное! — рапортует с «Сожи» капитан Фетисов. — На борту 400 тонн целлюлозы для ткацких фабрик.

Комсомольско-молодежный экипаж теплохода «Капитан Тимирязев» с берегов Онежского озера везет в Москву розовый гра-



В машинном отделении первого шлюза — у механизма подъема ворот.



Бывший речник А. А. Фомин в свое время работал на старой Мариинке, принимал участие в строительстве Череповецкого гидроузла, а ныне он —начальник вахты на шлюзе

нит, а «Харьков» из Петродворца — смазку и запчасти для земснарядов Волго-Балта.

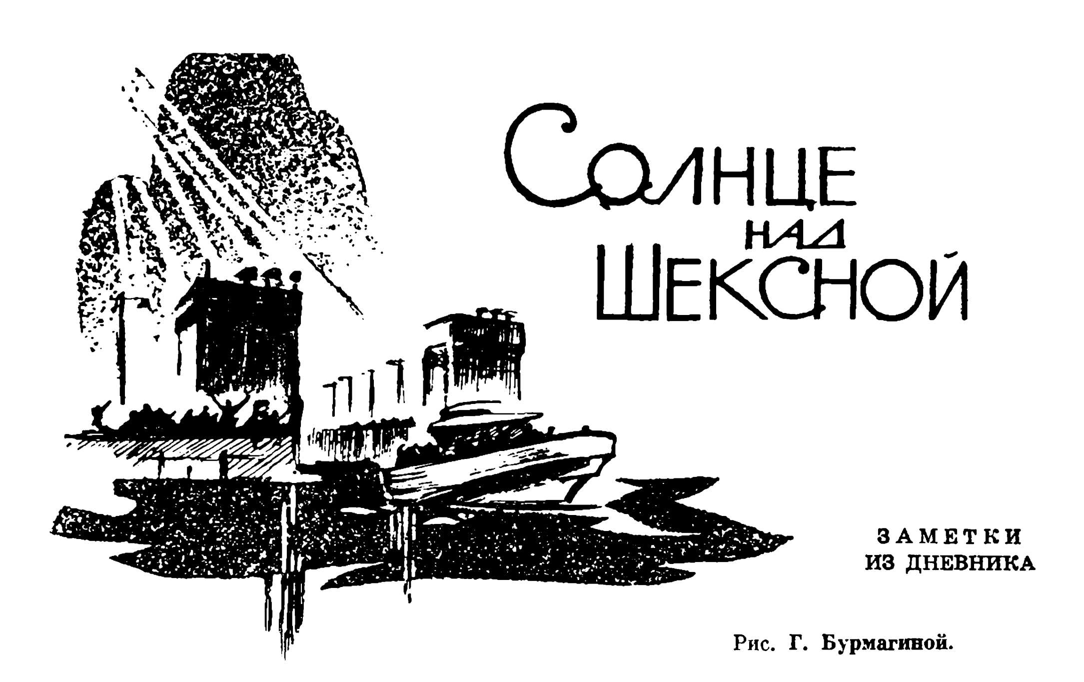
Мы переходим на борт теплохода «Шкипер Попов». Его груз — электрокабели для Воркуты и Череповецкого металлургического завода. Члены экипажа взволнованы. Им хочется обо всем узнать подробно, от души поблагодарить строителей. Мы не успеваем отвечать на вопросы.

— Теперь все флаги в гости будут к нам, — декламирует старший помощник Евгений Буров, недавний моряк-подводник. На его кителе значок «За дальний поход». Евгений широким жестом обводит шлюз. — На флоте ходил в чужие страны, а теперь и по Волго-Балту можно совершать далекие рейсы в любые моря Европы.

— Верно говоришь, Женя, — откликается капитан Виктор Шаряев. — Скоро флаги с пяти морей увидит красавец-канал.

* * *

...Далеко ушли уже первые караваны судов от Волго-Балта. В разные города и по разным рекам. Различные грузы везут они в своих трюмах и контейнерах. Но я уверен, что и за далекие тысячи километров они будут вспоминать Волго-Балт. Потому что Волго-Балт — это прекрасная песня, которую создал на века советкий человек.



Солнце над Шексной

ЗАМЕТКИ ИЗ ДНЕВНИКА

Рис. Г. Бурмагиной.

На первый взгляд может показаться, что судьба совершила грубейшую ошибку, сделав его гидростроителем, а не поэтом или художником. Этот немного медлительный, внешне всегда спокойный человек наделен удивительной способностью замечать и глубоко чувствовать все тончайшие оттенки звуков и красок в природе. Но больше всего его волнуют люди с их разнообразными, столь непохожими друг на друга характерами.

Сесть бы где-нибудь в уединенном уголке и писать. Как много мог бы он рассказать о замечательных людях, которые так спокойно, без суеты и надрыва делают свое нелегкое дело строителя. У этих людей щедрые сердца и красивые руки. Они достойны стиха и кисти.

Но он гидростроитель. Работа требует от него знаний, силы, энергии, опыта. В тяжелых резиновых сапогах, в брезентовом плаще нараспашку идет он от одного объекта к другому. «Земляной» прорабский участок — самый крупный и разбросанный на гидроузле.

На плотине нужно посмотреть, как подвозят и укладывают в крепления откосов железобетонные ящики. Накануне весь день их доставляли с перебоями. На дамбах и сопряжениях бульдозеры ведут планировку откосов. Здесь он должен побывать обязательно. Еще совсем недавно считалось, что окончательную планировку можно производить только вручную, так как «тяжелые и неповоротливые» бульдозеры не приспособлены для этого. Но механизаторы опровергли это утверждение. Сейчас он уже и не припомнит (да и так ли это важно), кто первый высказал мысль о том, что на подготовке откосов можно полностью ликвидировать ручной труд? Взялись за это горячо. Обдумывали, советовались, спорили. И вот результат — качество получилось ничуть не хуже, чем вручную. Зато насколько быстрее!

«Какая же неуемная душа у русского человека», — думает прораб, глядя, как сердито рыча и фыркая, карабкается вверх, опираясь на свои лапы-гусеницы, огромный землеворот. Несколько минут он непо-

движно наблюдает за механизмом. Потом, вспомнив о чем-то, резко поворачивается и идет дальше.

Пятьсот метров от ГЭС — отводящий канал. Самый трудный участок. Сейчас там что-то неладно. Один экскаватор стоит, у второго образовалась очередь. Он спешит туда... И так целыми днями. А изредка, когда, несмотря на усталость, приходит то особое настроение, которое поэты называют вдохновением, он открывает толстую тетрадь в клеенчатом переплете и что-то быстро записывает. Трудно сказать, что это: дневник ли инженера, которого глубоко волнует ход строительства всех этих каналов, причалов и дамб, или заметки художника, плененного величием и красотой человеческого труда. Скорее то и другое, вместе взятое.

Автор записей — молодой инженер, старший прораб земляных работ Череповецкого гидроузла Владимир Павлович Борисов. С трудом уговорили мы его разрешить опубликовать хотя бы несколько страничек из толстой тетради. Вот они перед тобой, читатель.

1 октября 1962 года.

Чтобы иметь право войти в коммунизм, вовсе не обязательно совершать какой-то необыкновенный подвиг, о котором заговорила бы вся страна.

Да и что такое подвиг вообще? Героическая смерть ради жизни других, спасение утопающего или полет в космос? Того, кто совершает что-либо подобное, мы, не задумываясь, называем героем. Но ведь есть подвиги, которые совершаются незаметно, постепенно, в течение долгих недель, месяцев, лет. Умение преодолевать трудности, выполнять порученное дело даже тогда, когда, кажется, выполнить его совершенно невозможно, — разве это не подвиг! И в этом смысле вся жизнь нашего народа, который, преодолевая невероятные трудности, упорно шел к победе социализма, есть подвиг. Этот героизм тем и замечателен, что в нем наиболее полно отразились черты великого народа, что он не единичный, не случайный, а массовый и закономерный.

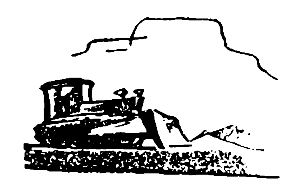
В этом я все больше убеждаюсь, когда смотрю на свой коллектив.

2 октября 1962 года

...Шексна рядом. Ее прозрачная синь неудержимо манит к себе. С трудом удается подавить соблазн хоть немного постоять на берегу, посмотреть на едва заметную рябь волн, на отражающиеся в них розовые блики лучей восходящего за лесом солнца. Приходится сделать над собой усилие, чтобы отвести взор от этой красоты.

Недалеко от берега, притянутая к нему стальными тросами, тяжело покачивается землечерпалка. Она то напирает на песчано-глинистую кромку перемычки, то отступает. Ее ковши, врезаясь в грунт, непрерывно подают его в шаланду. Но их рев не способен заглушить гул десятков работающих рядом экскаваторов, бульдозеров, самосвалов. Рычаги этих механизмов сжимаются крепкими руками. Люди кажутся мне большими и очень сильными. Хочется быть похожим на них.





Вот очередная машина под ковшом экскаватора. За рулем — Николай Пархоменко. Сколько грунта перевез он на своем стареньком самосвале за годы работы на строительстве! Последнее время что-то начало сдавать здоровье. Пересел было на транспортную машину. А в эти предпусковые дни не выдержало сердце человека. Не может он быть в стороне от таких больших событий! Подготовка к перекрытию реки увлекла людей, закружила в каком-то неудержимом вихре, заставила забывать о покое и отдыхе, вызвала желание быть на самом переднем крае. Вот почему вернулся на свой МАЗ и Николай Пархоменко.

Следом за ним ведут свои самосвалы Алексей Болотов и Константин Фомин. Машинист экскаватора Иван Калмыков на секунду высовывается из кабины и кричит:

— Привет ветеранам! Перекурить не даете, черти!

А сам доволен: работа идет в темпе!

Настойчивый парень этот Калмыков. Помню, как он весной просил:

— Переведите на экскаватор.

Работал он в это время на кране. Машина у него всегда была в исправности, заработок неплохой, а просит перевести. Непонятно.

— Руки до настоящего дела рвутся, — объясняет. — У экскаваторщиков фронт большой. Вон они на суглинках по 450—500 кубов в смену дают.

Вот оно, оказывается, что. Простор человеку мал!

Перевели на экскаватор. И кажется не ошиблись. Работает парень от души. До двух норм каждый день...

Звонит телефон. Придется прерваться...

10 ноября 1962 года

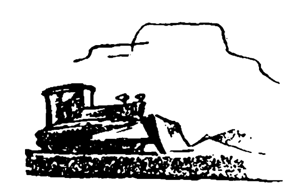
Через несколько дней перекрытие! Вот и наступил этот момент, ради которого люди работали в течение многих месяцев, не зная устали.

Сколько же сделано за последний год? Сотни тысяч кубометров вынутого грунта из котлована, отводящего и подводящего каналов, сотни тысяч кубометров насыпей в плотину, дамбы, сопряжения — все то, что мы одним словом называем напорным фронтом.

Иногда останавливаешься перед этой громадой железа, бетона, грунта и не верится, что все это возведено руками человека.

Вспоминается, как однажды молоденькая журналистка, кажется, с телевидения, наблюдая за ходом работ, смущенно призналась:

— Ничего не понимаю. Хаос какой-то. В одном месте вынимают грунт, в другом засыпают, Впечатление такое, будто десятки взрослых людей детскую игру затеяли и вот передвигают целые горы с одного места на другое.



Вот очередная машина под ковшом экскаватора. За рулем — Николай Пархоменко. Сколько грунта перевез он на своем стареньком самосвале за годы работы на строительстве! Последнее время что-то начало сдавать здоровье. Пересел было на транспортную машину. А в эти предпусковые дни не выдержало сердце человека. Не может он быть в стороне от таких больших событий! Подготовка к перекрытию реки увлекла людей, закружила в каком-то неудержимом вихре, заставила забывать о покое и отдыхе, вызвала желание быть на самом переднем крае. Вот почему вернулся на свой МАЗ и Николай Пархоменко.

Следом за ним ведут свои самосвалы Алексей Болотов и Константин Фомин. Машинист экскаватора Иван Калмыков на секунду высовывается из кабины и кричит:

— Привет ветеранам! Перекурить не даете, черти!

А сам доволен: работа идет в темпе!

Настойчивый парень этот Калмыков. Помню, как он весной просил:

— Переведите на экскаватор.

Работал он в это время на кране. Машина у него всегда была в исправности, заработок неплохой, а просит перевести. Непонятно.

— Руки до настоящего дела рвутся, — объясняет. — У экскаваторщиков фронт большой. Вон они на суглинках по 450—500 кубов в смену дают.

Вот оно, оказывается, что. Простор человеку мал!

Перевели на экскаватор. И кажется не ошиблись. Работает парень от души. До двух норм каждый день...

Звонит телефон. Придется прерваться...

10 ноября 1962 года

Через несколько дней перекрытие! Вот и наступил этот момент, ради которого люди работали в течение многих месяцев, не зная устали.

Сколько же сделано за последний год? Сотни тысяч кубометров вынутого грунта из котлована, отводящего и подводящего каналов, сотни тысяч кубометров насыпей в плотину, дамбы, сопряжения — все то, что мы одним словом называем напорным фронтом.

Иногда останавливаешься перед этой громадой железа, бетона, грунта и не верится, что все это возведено руками человека.

Вспоминается, как однажды молоденькая журналистка, кажется, с телевидения, наблюдая за ходом работ, смущенно призналась:

— Ничего не понимаю. Хаос какой-то. В одном месте вынимают грунт, в другом засыпают, Впечатление такое, будто десятки взрослых людей детскую игру затеяли и вот передвигают целые горы с одного места на другое.

Пришлось целый день водить ее по объектам и объяснять, что это вовсе не хаос, что возводится огромное земляное сооружение. И десятки людей несут за него ответственность. Тут не может быть ошибок или просчетов, иначе вода обязательно найдет себе лазейку. Пришлось объяснить также, что все это не просто земля, грунт, что все имеет строго свои названия в виде дренажа, суглинистого ядра и пр. И на все есть точные расчеты, чертежи.

...Почти безлюден котлован. Здесь царство двигателей и электричества. Человека не видно, но он хозяин здесь. Его воля чувствуется в ритмичной работе каждого механизма.

Я остановился около экскаватора Ивана Бушуева. Он один из старейших машинистов участка. Невольно залюбовался его работой. Ни одного рывка, ни одного лишнего движения. Но каково же было мое изумление, когда я засек время. Тринадцать секунд на погрузку одной машины!

Очень правильно сделал Тюрмаков, что поставил рядом с Бушуевым экскаватор Анатолия Вострухина. У парня нехватает опыта. И лучшего учителя, чем Бушуев, ему не придумать. Пусть понаблюдает.

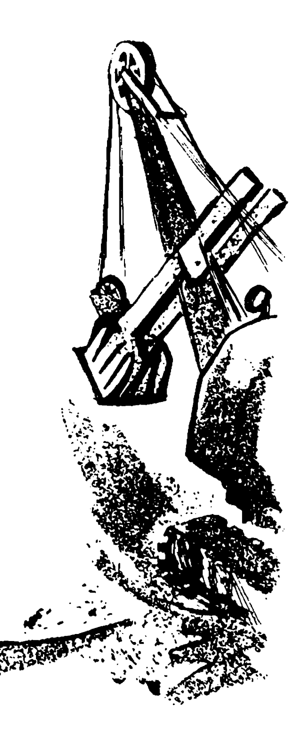
Побольше бы таких машинистов на гидроузел, и не пришлось бы нам со стороны помощь просить.

25 ноября 1962 года.

Неужели уже все позади? У меня такое ощущение, будто меня вырвали из привычного шумного круговорота и поместили в безлюдное пространство, пугающее своей пустотой и тишиной.

Очевидно, непривычный покой расслабляет нервы. Интересно, мог бы я работать где-нибудь в кабинете вдали от этого шума и беспокойства? Наверно, нет.

Скорей бы все опять закипело вокруг. А зима эта будет жаркая. Подготовить весь гидроузел к навигации — так, кажется, сказал на митинге начальник стройки. Предстоит перевезти и отсыпать еще более шестисот тысяч кубометров грунта и укладывать его будем мы. Нужно собрать механизаторов, помозговать, как лучше организовать работу. Постоянные три смены — это обязательно. Но еще не все. Если будем продолжать отсыпку грунта на плотине по трем картам, песок будет замерзать. Значит брак. Придется перенести всю работу на две карты. Не очень удобно, но зато без брака. Надо подумать, посоветоваться...



3 января 1963 года.

Кто-то спросил на днях, куда я поеду после пуска гидроузла, и страшно удивился, что я собираюсь остаться здесь до окончания сдачи всех объектов.

Какие же все-таки странные встречаются люди. Их почему-то неудержимо тянет в большие города, даже если они там газеты в киосках продавать будут. И откуда они еще берутся в нашей среде? Ну что делать мне, гидростроителю, в большом городе, вдали от стройки. Сидеть в кабинете? Нет, это не по мне. Я строитель. А что может быть для строителя наибольшим счастьем, как не вид законченного сооружения, в котором есть частица и его труда.

Закончится сооружение Волго-Балта, поеду на какую-нибудь вновь открываемую стройку. Пусть будет все сначала: палатки, необжитые места, первые дома, дороги...

Но об этом еще рано думать. Еще так много нужно сделать здесь.

7 января 1963 года.

Машинист Калмыков опять две нормы дал. Молодец!

9 февраля 1963 года.

Крановщик В... напился в рабочее время. Сорвал полсмены. Собрали коллектив. Стоит парень перед своими товарищами, красный, глаза в землю.

— Виноват, наказывайте.

Легко сказать — наказывайте. Сколько работал человек — ни одного замечания. Нужно было — две смены оставался, чтобы только работу бригад не сорвать. А тут сорвался сам.

Постыдили товарищи, на том и дело кончилось. Все как будто хорошо. А у меня из головы не выходит мысль: что-то мы проглядели. Мораль прочитали... Это просто. А вот что случилось с человеком, не разобрались. Даже не попытались. Но ведь не мог же он напиться без причины?

15 апреля 1963 года

...Кажется, все продумано, все пережито вновь и вновь. Сколько раз задавал себе вопрос, готов ли я для такого серьезного шага? Пионерский отряд, комсомол, институт, наконец, горячие будни строительства были для меня той школой, которая систематически и упорно готовила в партию. Строительство стало для меня подлинным учебником жизни, где получил я не только практический опыт инженера, но и узнал людей.

Вступление в ряды партии я воспринимаю как самый серьезный шаг в жизни, за которым должно последовать еще более высокое чувство ответственности перед всем народом за порученное дело. Готов ли я к этой ответственности? Отвечаю: да!



Но как отнесутся к моему заявлению коммунисты участка? Сочтут ли они меня достойным быть в их рядах?



17 апреля 1963 года.

Принят единогласно! Никакими словами не выразить то, что испытываю я сегодня. Жизнь стала еще богаче...

30 мая 1963 года.

Как быстро бежит время. Опять мы стоим на пороге торжественного момента. Еще несколько дней, и через гидроузел пройдут первые теплоходы. Сколько труда вложил в эту подготовку наш коллектив! Самому себе можно признаться: трудно, очень трудно было иногда. Зато сейчас, когда я смотрю на эти ровные ряды железобетонных ящиков в креплении плотины, на все эти дамбы, насыпи, каналы, готовые принять воду и навсегда скрыться под ее волнами, я испытываю огромную радость.

Мне кажется, что-то подобное испытывают и Константин Столяров, и Николай Смирнов, и Виктор Шошин. Ведь, как говорится, всю душу вкладывали они в свою работу. Их было много, этих самоотверженных, красивых и смелых людей. Среди них, сам не замечая того, становишься лучше. Хочется работать еще больше.

Тяжело мне будет расставаться с ними...

* * *

На этом запись обрывается. Какая следующая стройка станет родным домом молодого прораба, в то время, когда верстались книга, было неизвестно. Но одно можно сказать с уверенностью: где бы ему не довелось работать в будущем, память о строительстве Волго-Балта он пронесет сквозь годы. Ведь Волго-Балт был первым в трудовой биографии Владимира Павловича Борисова.

ХОРОШО!

Интервью у строителей и речников

5 июня 1964 года на Волго-Балте проведено пробное шлюзование судов. В связи с этим радостным событием корреспонденты центральных газет взяли несколько коротких интервью у строителей нового водного пути и речников.

Бульдозерист Волгобалтстроя Николай Загородков сказал:

— Давно ждали этот знаменательный день и, конечно, не жалели сил для его приближения.

Первые караваны судов через шлюзы проводили вытегорский лоцман Петр Конашков и череповецкий лоцман Александр Светлов. Первый из них сказал:

— Конец Мариинке, а нисколько не жалко.

А второй добавил:

— Вместе с Петром Конашковым провели первые суда. Все экипажи довольны каналом.

Экскаваторщик Николай Авдейкин:

— Сделана большая работа, приятно сознавать, что люди за эту работу скажут нам спасибо.

Слесарь Павел Оленин:

— Суда пошли... Хорошо!

Софья Иванова, начальник производственно-технического отдела строительного управления № 420:

— Большое сегодня торжество, большая победа коллектива.

Капитан «ПТС-57» Федор Николаев заявил:

— Рады, что в числе первых идем по водной системе, надежно связавшей пять морей.

Геолог Гидропроекта Анатонина Румянцева:

— Моя работа на Волго-Балте закончилась, и мне, признаться, немного грустно расставаться с этой интересной стройкой, но впереди ждут работы по сбросу северных вод в Каспий.

Г. Садовский, начальник Главводпути Министерства речного флота:

— Пробное шлюзование судов прошло удовлетворительно.

Г. Крылов, главный инженер проекта Волго-Балта:

— Ходом шлюзования судов и состоянием гидросооружений удовлетворен. Обнаруженные некоторые неполадки устраняются.

Итак, первое пробное шлюзование судов произведено. Новая глубоководная магистраль начинает служить народу.

ПО ПУТЕВКЕ КОМСОМОЛА

Яркоголубое полотнище и на нем, словно символ мира и счастья, — белокрылая чайка... За почетное право поднять этот вымпел готовности к навигации боролся весь коллектив строителей нашего управления, а вместе с ним и наша бригада. Какова же была радость ребят, когда они узнали, что это право предоставлено нам!

Все члены нашей бригады прибыли на Волго-Балт по призыву партии и правительства, с комсомольскими путевками в кармане. Мы никогда не знали друг друга, потому что жили в разных уголках страны. Здесь, в рабочих буднях великой стройки, крепла и мужала наша дружба. Все ребята овладели смежными специальностями плотников, бетонщиков, электросварщиков. Любое дело у нас спорилось. В предпусковой период бригаду направили на пятый шлюз. В эти дни мы отказались от выходных, лишь бы стройка вступила в строй в намеченный срок. Работали иногда по две-три смены, но никто не жаловался на усталость и трудности. Гудас Ионас, Александр Борисенко, Сергей Виноградов, Иван Панин, Владимир Бессонов, Иосиф Пирнавский... Вот имена лучших из лучших членов бригады. У них — золотые руки и душа строителя. Это они вместе со всеми строителями свершили чудо, превратив бесформенный котлован в голубую дорогу.

Мы с гордостью смотрим на плоды своих рук. Очень приятно сознавать, что отныне мы не зеленые юнцы, а строители в самом большом значении этого слова.

Ю. НАКУЛ,
бригадир комплексной бригады строительного управления № 421.

НЕЗАБЫВАЕМОЕ!

На строительство Волго-Балтийского водного пути мы приехали по зову комсомола после демобилизации из рядов Советской Армии. Тогда на стройке ощущался недостаток техники.

Котлован второго шлюза пришлось начать строить с лопатой в руках. Но трудности эти вскоре остались позади. На Волго-Балт были направлены машины, и нам, демобилизованным, предоставили возможность сесть за руль автомашины. Создали комсомольско-молодежную бригаду и начали трудиться с полным напряжением сил.

А когда получили новые машины, все шоферы приняли обязательство бороться за 100 тысяч километров пробега на каждую автомашину. За выполнение этого обязательства настойчиво боролись водители А. Глупышев, Н. Енин, В. Полухин, А. Самкин, С. Филев и другие. На их счету — несколько машин со стотысячным пробегом.

Шоферы нашей бригады работали на строительстве всех семи шлюзов. За все время они перевезли около 6,5 миллиона кубометров грунта. Если погрузить этот грунт в железнодорожные вагоны, то получится 5000 составов.

За годы работы на Волго-Балте многие члены коллектива выросли, повысили свою квалификацию и образование, накопили богатый опыт. Для меня особенно памятным и знаменательным был 1961 год. На областной партийной конференции я был избран делегатом на XXII съезд партии и от имени коммунистов Волго-Балта голосовал за новую Программу КПСС. Это событие останется для меня незабываемым на всю жизнь.

В. ЛУЩИК,
бригадир бригады коммунистического труда шоферов.

ЗДЕСЬ ВСЕ ПОРАЖАЕТ!

Еще когда я был студентом, часто слышал о строительстве магистрали пяти морей. Но никакие чертежи, схемы, фотографии, рассказы очевидцев не могли дать полного представления об этой стройке.

Через два года после окончания института, отказавшись от проектной работы, я приехал на Волго-Балт. Все здесь поражало. Размах строительства, сосредоточение техники, фантастический объем земляных и бетонных работ, сложный монтаж металлоконструкций и оборудования.

Когда строительство Новинкинского гидроузла подходило к концу, меня назначили начальником третьего шлюза. Работа на таком сложном сооружении — настоящая школа жизни.

Особенно запомнился день пропуска судов по каналу — 5 июня 1964 года. Первое шлюзование! Для нас это был как бы первый экзамен. Весь коллектив — люди новые, молодые. Все приходилось делать впервые. Отсюда и волнения, и тревоги, и желание трудиться изо всех сил.

Шлюзование первых грузотеплоходов прошло без осложнений. Правда, времени на это было затрачено больше, чем положено по норме, но лиха беда начало.

Теперь мы уже не считаем, сколько приняли и отправили судов в обоих направлениях. Механизмы шлюза работают нормально. Провожая в дальний путь суда, мы всегда с благодарностью вспоминаем строителей. Это их умелыми руками воздвигнут чудо-канал.

П. МАКЕЁНОК,
начальник третьего шлюза Волго-Балта.

БЫЛИ СТАРОЙ МАРИИНКИ

Многие из нас, вытегорских, обслуживали старую Мариинскую систему. Мне довелось работать судопропускной на шестнадцатом шлюзе, что возле Девятин. Затворы и ворота камеры открывали и закрывали вручную. Вся механика — палка да багор.

А чтобы понять, как шли тогда суда, расскажу не сказку, а быль. Бывало, выйдет пароход из Вытегры в Белозерск, а через час-другой его можно пешком догнать. А все потому, что между Вытегрой и селом Девятины было 22 деревянных шлюза, и в каждом пароход настоится вдоволь.

2 ноября 1963 года (мы все помним этот день) кончилась жизнь Мариинки, родился Волго-Балт. Кому, как не нам, работавшим на старом канале, видеть всю разницу между ними!

На новом канале я тоже выполняю обязанности судопропускной. Все здесь иначе. Теперь ворота открываются нажатием кнопки, мост разводится поворотом ручки, вода идет в шлюз с помощью машин. Наше дело — следить за рымами да за швартовыми.

Радостно работать на Волго-Балте. Днем и ночью идут по нему большегрузные теплоходы. Теперь уж судно пешком не догонишь.

А. ЗАЙЦЕВА,
судопропускная.



Крановщица Череповецкого речного порта Зоя Петровна Тарасова теперь разгружает огромные волжские суда — вот почему так четки и быстры ее движения, внимателен взор...

ГОРЖУСЬ СВОЕЙ ПРОФЕССИЕЙ

На Волго-Балте прошло четырнадцать лет моей жизни. Приехал я сюда из Минска в 1950 году. Даже называлась тогда стройка иначе: не «Волгобалстрой», а «Вытегрогидрострой».

Многое мне не понравилось здесь в те далекие дни. Хмурая северная природа, тесные бараки, тяжелый физический труд. А было мне тогда всего девятнадцать лет, и жил я до этого в большом городе!

Почему же я все-таки остался на стройке, полюбил ее? Люди здесь оказались хорошие: чистого сердца, большой совести и большой мечты. Жить и трудиться вместе с ними было легко, радостно.

По всей трассе канала, в самых глухих, необжитых местах мы строили жилые дома, школы, больницы, рыли котлованы будущих гидросооружений, укладывали бетон. Много у меня появилось за эти годы специальностей, но все их объединяет одно слово: строитель. Полюбил я свою профессию крепко и считаю, что лучше ее на свете нет.

Строителем останусь навсегда. Закончится эта стройка — поеду на другую.

В. СИКОРСКИЙ,
рабочий-строитель, ударник коммунистического труда.

НАШ ВКЛАД

Для нашего небольшого коллектива работа на строительстве Волго-Балта останется памятной на всю жизнь. И как забыть, если с первого дня, как сложился наш коллектив (а это было в 1955 году), мы работаем на одном и том же экскаваторе «Уралец».

Позади годы напряженного труда. Наша машина работала на обратных засыпках пазух первого и второго шлюзов, 12 и 13-й плотинах, устройстве дамб и многих других объектах. И где бы ни работал экипаж, перевыполнение норм было нашим неотложным правилом. Все члены коллектива — А. И. Воробьев, Н. А. Шельмяков, Н. В. Калганов трудились на совесть, дружно. Экскаватором вынуто около пяти миллионов кубометров грунта. Это — наш вклад в Волго-Балт.

Сейчас «Уралец» передается в Мгинское карьероуправление. Члены экипажа не хотят расставаться с машиной. Все мы решили ехать вместе на новую стройку.

Б. ГЛУПЫШЕВ,
машинист экскаватора «Уралец».

П. МИХАЙЛОВ

На большой трассе

* * *

В июне 1964 года журналист П. Михайлов на катере «Сойка» совершил путешествие по Северо-Двинской системе, а потом — по Волго-Балтийскому водному пути. Новый глубоководный канал еще только начинал свою жизнь и достраивался. На шлюзах пропускались суда и проводилась укладка бетона, сооружались дренажные канавы и барьеры, укреплялись откосы дамб и шлюзов, углублялось и расширялось русло, благоустраивались берега и причалы.

Что происходило на Волго-Балте в те дни, как трудились строители и эксплуатационники — об этом и рассказывает автор в своих путевых заметках.

* * *

По старой систем

Прежде чем выйти на Волго-Балт и представить его величие, мы прошли Северо-Двинскую систему и посмотрели старые сооружения. Можно бы этого и не делать, а поступить просто: сесть на теплоход в Череповце или в Усть-Угольском и беспрепятственно плыть до Вытегры. Но тогда бы не было возможности наблюдать тот контраст, который существует между старой и новой системами, не было бы тех впечатлений, которые можно получить при сравнении двух каналов.

К тому времени Мариинская система уже не существовала. От этого древнего водного пути остались обсохшие русла, разрушенные или заброшенные шлюзы, дамбы и водосбросы. По ним уже невозможно сделать представление о системе, которая когда-то служила «хлебным» путем для столицы России — Петербурга.

А здесь, по пути к Волго-Балту, от города Сокола и по реке Сухоне, Кубенскому озеру, реке Порозовице и до выхода к бывшей

реке Шексне действуют каналы, соединяющие реки и озера, работают деревянные шлюзы, ведется пропуск судов. Одним словом, эта часть пути очень похожа на Мариинскую систему и может служить наглядным пособием для сравнения с новым сооружением.

...Город Сокол — город бумажников. Здесь река Сухона течет медленно, помогая речникам доставлять древесину на лесные биржи двух целлюлозно-бумажных комбинатов. На ее берегах — огромные штабеля леса. На баржах и в плотах доставляется новая древесина. С плотов — прямо на бревнотаски и в штабеля. С барж отгружается с помощью плавучих кранов: на тросе длинной стрелы спускается металлическая рука, забирает пачку бревен и сбрасывает их в воду. А там — на транспортеры и в штабеля. Создается запас на целую зиму.

За Соколом — бескрайние заливные луга. Красиво — залюбуешься. То там, то здесь виднеются деревни, колхозные стада, засеянные поля. Так до самой Шеры, «Знаменитого» шлюза и плотины, удерживающей напор воды Кубенского озера. Здесь берет начало река Сухона. Ее поверхность на несколько метров ниже, чем в озере. Падающая с шумом вода через водосброс плавно течет к Соколу, поддерживая уровень реки на одинаковом уровне.

Этот шлюз назвали «Знаменитым». Но что у него знаменитого, никто толком объяснить не может. Видимо, в те времена он был одним из больших и сложных гидротехнических сооружений, принявшем на свои плечи огромную массу воды Кубенского озера. Не будь его — обмелело бы не только озеро, но и Сухона. Но название сохранилось и по сей день, хотя он совсем не знаменит, а скорее убого выглядит по сравнению с современными сооружениями.

Сразу же за шлюзом открываются широкие просторы Кубенского озера. Наш катер с нежным названием «Сойка» как будто почуял свободу, резко прибавил скорость и по зыбкой глади помчался вперед. Стаи белоснежных чаек с криком устремились за ним. Они то опускались, то поднимались вверх, ожидая, что кто-то сбросит на воду лакомство. Повеяло прохладой, запахло озером и рыбой.

Левый берег безлесый, усеянный деревушками. Правый — выглядит угрюмо. Только и виднеется маяк — бывший монастырь на острове да большое село Устье, расположенное в устье реки Кубены. Почти 65 километров мчится наша «Сойка» по озеру, оставляя длинный пенистый след.

Пройдя Кубенское озеро, мы выходим на реку Порозовицу с ее лесистыми пологими берегами, проплываем одно за другим несколько озер и скоро попадаем в целую систему шлюзов — шестой, пятый, четвертый... Все они маленькие, деревянные. Раньше здесь

преобладал, как и на Мариинке, ручной труд. Для того, чтобы открыть или закрыть ворота шлюза, два человека вращали ворот и приводили в движение лебедку. Теперь это делается с помощью электричества. Однако клинкеты (приспособления для спуска или наполнения водой камеры шлюза) закрываются вручную. Вот два человека, так называемые судопропускные, посредством ручных рычагов с большим усилием поднимают или опускают клинкеты.

Смотришь на эту картину и не веришь, что в наши дни на таких отдаленных, второстепенных трассах еще имеются старые сооружения с примитивной техникой. Видимо, скоро и до них дойдет очередь, так как связь между Северо-Двинским и Волго-Балтийским водными путями будет расширяться, и существующая система уже не сможет обеспечить увеличивающиеся грузовые перевозки.

Привлекают внимание каналы, соединяющие реки и озера. Особенно живописно выглядит Кишемский канал, Кишемская и Гридинская лавы. Водная магистраль — как на ладони. Ее поверхность выше поверхности земли. Прямые дамбы, возведенные с двух сторон канала, и деревья. посаженные на них, напоминают аллею



Волго-Балт открыл дорогу к вечным ценностям Севера—архитектурно-художественным памятникам, расположенным по трассе канала.

НА СНИМКЕ: туристы знакомятся с достопримечательностями Кирилловского историко-художественного заповедника.

городского парка. Но плыть быстро нельзя — только со скоростью семь километров в час, так как волна, даже при небольшой скорости судна разбивает дамбу. Следы разрушений встречаются на каждом шагу — то там, то здесь виднеются сползающие в канал берега. А ведь по нему ходят небольшие суда. Попробуй-ка пустить теплоходы грузоподъемностью в две-три тысячи тонн? Не пройдет и года, как канала не станет.

Здесь тихо. Суда ходят не часто. Вот хлопотун-буксир тянет плот где-то неподалеку заготовленной древесины. Время от времени встречаются маленькие самоходки или просто моторные лодки.

А вот и город Кириллов. Теперь Сиверское озеро, поднятое плотиной седьмого шлюза Волго-Балта, подошло к стенам древнего монастыря.

Город похорошел. Везде проводятся работы по благоустройству. Видимо, кирилловцы чувствуют, что недалеко то время, когда Волго-Балт по-настоящему протянет руку Северо-Двинской системе, когда любознательные туристы не пропустят случая заглянуть в этот древний уголок.

Дыхание нового канала

Но вот заканчивается Северо-Двинская система, и мы в районе деревни Топорня выходим на просторы Волго-Балтийского водного пути. Здесь была река Шексна, теперь ее нет — она разлилась Череповецким морем, подняла на полтора метра Белое озеро, повернула вспять реку Ковжу и пришла к деревне Девятины, то есть туда, где построен Пахомовский гидроузел и шестой шлюз — самый большой на Волго-Балте. Сотни километров широкого водного пути дал седьмой шлюз, сооруженный в Усть-Угольском, недалеко от Череповца. Того водораздела, который существовал между реками Ковжа и Вытегра, теперь нет и в помине.

Да, здесь просторно и шумно — суда идут один за другим, рассекая своими корпусами неспокойную воду. Волна бежит за волной, пропадая в затопленных кустарниках или разбиваясь о далекие берега. Это и есть зона затопления. Вот виднеется дорога. Она бежит под уклон и скрывается в волнах. Раньше ее разделяла неширокая с крутыми берегами река. Подойдет машина к берегу, крикнет шофер перевозчику, и паром уже тут как тут. Попробуй теперь крикнуть — на другой стороне не услышат.

До затопления строевой лес вырублен и увезен. Остался мелкий кустарник. Со временем здесь будет чисто и ничто не станет напоминать о затоплении. Перенесены из зоны целые деревни.

Обводный канал Белого озера тонкой ниткой протянулся на десятки километров. Прямо против центральной части города Белозерска, на дамбе среди деревьев установлен мраморный обелиск, на котором указано, когда и при каком царе завершено строительство этого канала. 1846 год... Сто восемнадцать лет по этому узкому мелководному руслу плавали суда.

Для того, чтобы в канале поддерживать определенный уровень воды и держать его в судоходном состоянии, были построены шлюзы. По реке Шексне можно было попасть прямо в Белое озеро — она и начало из него берет. А в обводный канал входили через шлюз «Чайка». Здесь же производилась перевалка грузов с речных пароходов на «канавные», здесь же скапливались убогие суденышки с такими же убогими названиями — «Мариинка», «Тихвинка»... Теперь эти шлюзы затоплены.

На левом берегу — город Белозерск. Он также ждет гостей — прихорашивается, молодеет. А дальше — леса со своими богатствами, Георгиевской бетонной дорогой, по которой нескончаемым потоком идут лесовозные машины. Здесь грибные и ягодные места, цветущие луга, а за перелесками — пашни.

Справа — дамба, предохраняющая канал от озера, штормующего в непогоду. Это — узкая полоска, бечевинка. По ней шли «путинные» бечевой, тащили баржи, нагруженные хлебом.

С пуском Волго-Балта Белое озеро стало суровым и даже грозным, если судить по той силе, с которой оно разрушает своими волнами дамбу обводного канала. Когда проектировали строительство Волго-Балтийского канала, то рассчитывали, что все большие суда пойдут через озеро, а подъем его воды не отразится на состоянии канала. На деле получилось не так. Волны озерной воды обрушились на дамбу, стали ее разрушать и проникать в канал. А без него никак не обойтись.

В шторм по озеру не смогут пройти мелкие суда, а с плотами древесины и не показывайся — все разнесет. Значит, надо укреплять дамбу.

Обводный канал соединяется с рекой Ковжей, ставшей руслом Волго-Балта. Ее берега во многих местах выпрямлены, и теперь на бывших извилинах образовались острова. Дно очищено. Но работы еще не закончены. То тут, то там можно видеть земснаряды и землечерпалки. Они расширяют, выпрямляют и углубляют русло, то есть по существу проводят отделочные работы, создают условия для беспрепятственного судоходства. По берегам от земснарядов на многие километры змейкой бегут пульповоды. Вот они где-то в болоте обрываются и сбрасывают пульпу — размельченный и растворенный водой грунт.



Идут суда по Волго-Балту.

Взад и вперед снуют шаланды, бороздя своими тупыми носами мутную, похожую на кофе с молоком воду. Одни, нагруженные грунтом, поднятым со дна канала, медленно уходят от землечерпалок, другие, где-то сбросив груз, возвращаются под погрузку.

А на высоком бугре, разрезанном надвое каналом, рокочут бульдозеры и экскаваторы. Надо сравнять, укрепить и благоустроить берега. Там, где твердый грунт, — одна работа, а где торфяное болото? Ох, и беспокоит же оно строителей — торфяные глыбы неудержимо ползут в канал. Их удаляют, а они снова ползут, захватывая целые участки.

Чтобы не нарушить сухопутную связь между населенными пунктами, на канале построены паромные переправы. Они механизированы, очень удобны и надежны. А в отдельных местах будут построены железобетонные мосты.

Итак, мы проходим Анненский Мост, Верхний рубеж, Волоков Мост... Здесь канал узкий. Суда идут медленно — не развернешься. Это тебе не на Череповецком водохранилище. На этом участке русло расширяют и углубляют. Оно было проложено совсем недавно,

для пропуска судов в назначенный срок. Теперь его доводят до проектной отметки — от поверхности воды до дна должно быть не менее шести метров. Вот почему здесь сосредоточено огромное количество техники. Трудно разойтись. То и дело слышатся звуки сирены — берегись, уступай дорогу!

Здесь особенно хорошо можно посмотреть на бывший Мариинский канал. Высохший, неподвижный, извилистый лоток то подходит вплотную к вновь прорытой прямой и глубокой трассе, то, огибая бугорки и перелески, теряется где-то вдали. Вот он опять откуда-то появился — убогий, отживший свой век.

А это — старые деревянные шлюзы. Они разрушены или просто заброшены. Видно, что делали их добротно. Сваи забивали глубоко, облицовочные бревна отесывали топором, рубили в лапу. С годами бревна гнили, их заменяли новыми. Так и поддерживали плотины и шлюзы в рабочем состоянии. Но настало иное время — сюда пришли советские люди, вооруженные богатой техникой. Старая Мариинка их уже не удовлетворяла — другие грузы стали, другие суда пошли. Надо новый канал. И вот он создан! Смотришь на все это и невольно думаешь: какая огромная разница между старым и новым, как далеко шагнул советский человек, какой огромной силой он обладает! Для того, чтобы прорыть канал — он создал землеройные машины, чтобы построить плотины и шлюзы — он соорудил бетонные заводы, чтобы насыпать дамбы и укрепить берега — он заставил работать технику, чтобы решить сложные инженерные вопросы — он подготовил кадры. Быстро, очень быстро идем мы от старого к новому!

Идут суда...

Пройдены сотни километров, и перед нами Пахомовский гидроузел, шестой шлюз. Металлические, на бетонных столбах, причалы гостеприимно встречают подходящие суда. Высоко поднятая плотиной седьмого шлюза череповецкая вода пришла сюда и образовала большое водохранилище. Оно, окруженное дамбами, как на тарелке. А если стать на ее край и посмотреть туда, где уложенные камнем откосы убегают вдаль, к деревне Девятины, то просто не верится, что здесь рядом с тобой плещется вода. Внизу — дома, деревья, работающие люди, а ты как бы с высокой горы обозреваешь окрестности.

Человек поднял воду, преградил ей путь и заставил работать. Сделай небольшую оплошность, дай ей где-то просочиться, и она быстро протаранит себе путь, неудержимой лавиной обрушится на

сооружения, все разбросает, разрушит, смоет, уничтожит. В этой чаше — огромная сила. Вот почему сейчас ведутся большие работы по укреплению дамбы и откосов шестого шлюза. Все делается добротно, прочно, на века!

Шестой шлюз — это самая высокая точка подъема воды. Дальше, к Вытегре, начинается крутой спуск. Как высоко поднято Череповецкое море, какую огромную нагрузку взяли на себя плотины седьмого и шестого шлюзов!

На шестом шлюзе идет обычная трудовая жизнь — пропуск судов. Одни поднимаются вверх и уходят по каналу в сторону Белого озера, Череповца, Рыбинского моря, Волги, другие спускаются вниз, идут в Онежское озеро, Ленинград, Петрозаводск...

Сегодня пропуск судов ведет начальник вахты Николай Николаевич Ильичев. Он окончил Ленинградское речное училище, работал на Мариинке и вот теперь управляет шлюзом. Кажется, все просто: повернул рычаг, нажал кнопку, и огромные створки ворот медленно идут навстречу друг другу. Те же движения, но обращенные к другим приборам, заставляют камеру наполниться водой. Но сколько здесь установлено сложных приборов, которые так послушно выполняют все команды начальника вахты! Сколько здесь механизмов, которые, подчиняясь воле человека, приводят в движение шлюз, заставляют его работать.

«...Внимание судов нижнего причала. Приготовиться к шлюзованию», — объявляет по радио начальник вахты. На щите нижней башни появляется зеленый свет — путь свободен в камеру шлюза. Судопропускные на своих местах — один у верхней башни, другой — у нижней. Осторожно, один за другим в камеру заходят суда, останавливаются и швартуются в указанных местах.

Снова раздается по радио: «Внимание, начинаем заполнение камеры, следите за швартовыми». Затворы верхних ворот медленно поднимаются, и вода через порог устремляется в шлюз. Наполнение идет быстро — за несколько минут суда будут подняты почти на 20 метров. Они только сейчас были там глубоко внизу. Теперь же даже люминаторы поднялись выше парапетов — барьеров шлюза.

Опускаются верхние ворота, и путь свободен. Суда спокойно покидают камеру. А у Ильичева новая забота — надо пропустить суда в обратном направлении. Опять по радио извещаются суда верхнего причала о том, что они могут заходить в камеру, швартоваться за указанный рым и следить за швартовыми. Рука начальника вахты ложится на рычаг, и механизмы нижней головы шлюза приводятся в движение — открываются отверстия водопроводных галерей, и вода бурным потоком устремляется из камеры.

Идет спуск. А когда вода достигнет определенного уровня, ворота открываются и суда уходят вниз.

Но еще не все в порядке на шестом шлюзе. Вот произошел перекос ворот верхней головы шлюза. Значит, приборы неправильно сработали и какой-то мотор поторопился поднять одну сторону ворот. Перекос. А тут еще на подстанции какой-то безответственный работник выключил свет! Это опасно, может привести к аварии. Какая нужна четкость в работе людей и механизмов! Вот почему группа ленинградских инженеров до сих пор не уезжает домой — идут наладочные работы. А хозяйство большое, сложное. Овладеть им не так-то просто. Но пройдет время, и все станет на свое место. Люди, ранее работавшие на Мариинке, овладеют техникой, приобретут навыки и культуру в труде. Механизмы будут налажены и станут безотказно работать. Все будет так, как на ранее построенных шлюзах.

Герои труда

...Что можно рассказать о себе, если твоя трудовая биография такая короткая и прямая, и начиналась она здесь, на шестом шлюзе всего год или два назад? Было все: и срывы, и неудачи, и радости. Ничего не забыто. Но сейчас, когда глядишь на этот шлюз-исполин, готовый принять воду, в груди поднимается волна радости и гордости от сознания, что и ты вложил здесь частицу своего труда...

Примерно так думают сегодня Вениамин Степанов и Александр Зайцев, Владимир Шимонский и Иван Ковалев, Владимир Каплун и многие другие молодые мастера и прорабы шестого шлюза, недавние выпускники техникумов и институтов. Этот гидроузел не случайно называют на стройке молодежным. Не только рабочие, съехавшиеся со всех концов страны по комсомольским путевкам, но и молодые специалисты составляют здесь подавляющее большинство.

Волго-Балт — первая стройка и для Вячеслава Никитина. Два года назад он приехал сюда после окончания Московского института водного хозяйства.

Глубокий котлован, вокруг горы развороченного грунта. Арматурные каркасы первых днищевых блоков. Экскаваторы, неизвестно каким чудом пристроившиеся на узких площадках, ведут выемку. Внизу бульдозеры утюжат небольшой клочок земли, готовя под бетон первые секции будущего днища камеры. Над котлованом стоит непрерывный гул десятков работающих механизмов, а высоко в вечернем небе — не гаснущие голубые зарницы электросварки...

Одними из первых совершили путешествие по новой трассе Волго-Балта туристы Ленинграда.



Такой предстала взору Никитина строительная площадка.

— Трудно было поверить, — вспоминая те дни, говорит Слава, — что не пройдет и двух лет, как на этом месте встанет железобетонный гигант.

Но он встал! Его возвели сотни людей, не знавших предела в своем дерзании. Такие, например, как механик Алексей Мельник. Он начинал работу на шлюзе крановщиком, потом был бригадиром, наконец, выдвинули механиком. Но к своей прежней профессии он иногда возвращается. Так случилось и на этот раз, когда нужно было поднять на башни управления лебедки рабочих ворот. Башенный кран не может поднять их целиком. Нужно разбирать, а для этого потребуется 2—3 дня. Но монтажникам дорог каждый час, не то что сутки.

— Снимайте с лебедок только большую шестерню, — сказал Мельник, а затем сам сел за пульт управления крана. Точно рассчитывая каждое движение стрелы, он подал на башню обе лебедки. Так были сэкономлены четверо суток драгоценного времени.

А что делал эти два года сам прораб Никитин?

— Просто работал, — отвечает Слава.

— Да как еще работал! — добавляет главный инженер управления В. Н. Залеткин. — Не давал покоя ни себе, ни другим...

Старший прораб гидромонтажа Федор Иванович Федоров уже тринадцать лет работает во всесоюзном ордена Трудового Красного Знамени тресте «Спецгидроэнергомонтаж». Волго-Балт — это еще одна интересная страница его трудовой биографии. Но о себе он рассказывает в нескольких словах. Зато о своих людях...

Монтажники выполнили огромные по объему и сложности работы: смонтировали, установили и опробовали металлоконструкции и оборудование всех гидротехнических сооружений северного склона канала, что в общей сложности превысило 10 тысяч тонн. Это стало возможно благодаря самоотверженной работе всех мастерских участков. Взять хотя бы бригаду А. Н. Твердуна. Она прибыла на шестой шлюз в октябре 1963 года. Шесть месяцев непрерывной, напряженной работы. В. Кораблин и И. Сорокин, газорезчик Г. Васильев и все остальные члены этого небольшого коллектива понимали, что в конечном итоге готовность сооружений к навигации будет зависеть от них.

— Мы же монтажники, — обычно говорили они, — мы не подведем.

«Не подведем!» — означало работать, не считаясь со временем, помогать друг другу, выполняя по полтора — два задания в день. И они не подвели.

Несмотря на большой объем собственных работ, монтажники иногда приходили на помощь строителям. Так, на четвертом шлюзе они смонтировали 440 тонн арматуры, а на пятом — 500 тонн.

Многих монтажников по праву называют ветеранами строительства. Прораб Татьяна Егоровна Островская еще в 1960 году возглавила работы на первом шлюзе. А когда перед пуском Череповецкого гидроузла нужно было срочно пустить в эксплуатацию поворотный мост, ее направили на помощь шекснинцам.

Вернувшись на северный склон, Татьяна Егоровна пришла на третий шлюз. Маленький коллектив, возглавляемый ею, вновь отлично справился с поставленной задачей. Из всех гидросооружений этот шлюз нынче первым принял воду.

Хотя через шестой шлюз и шел пропуск судов, но строительство его в то время еще не было закончено.

По обеим сторонам камеры шлюза производилась осыпка последних кубометров песка. Бульдозеры тут же уплотняли и планировали площадки, готовя их под асфальтирование. А еще чуть дальше слева экскаваторы вели выемку грунта из котлована будущей дренажной канавы.

Коллектив стройуправления брал обязательство закончить все работы по Пахомовскому гидроузлу к 9 августа — Дню строителя. И слова его не разошлись с делом. Бригада А. Ченцовой значительно раньше срока закончила одерновку откосов четырнадцатой плотины откосов, а потом начала укладку камня в дренажную призму плотины.

С опережением графика работали и другие бригады. Пахомовский гидроузел возведен в рекордно сжатый срок — за 18 месяцев.

Вытегорский и Белоусовский гидроузлы были сданы во временную эксплуатацию весной 1961 года. С тех пор рядом со строителями немало потрудились и эксплуатационники, украшая и благоустраивая территорию шлюза. Бархатным ковром зеленеют сейчас откосы шлюза и дамб, по обеим сторонам асфальтных дорожек — газоны, кусты жасмина, тоненькие березки. Они приветливо встречают прохожих.

— Все это сделано руками нашего коллектива, — рассказывает старший инженер-механик Белоусовского гидроузла Станислав Михайлович Нефедов. — Через год вот так же будут выглядеть и все остальные шлюзы.

Коллектив Белоусовского гидроузла сравнительно небольшой — всего 38 человек. Но как он отличается от тех, которые обслуживали прежде старую Мариинку. Теперь на шлюзе есть свои инженеры, техники, слесари, электрики, механики. Это и понятно. Там, где раньше действовала только физическая сила людей, нынче все автоматизировано.

Вот открываются тяжелые ворота шлюза. Короткий сигнал, и очередное судно покидает камеру. Кто-то на палубе приветливо машет рукой. Это дружеская благодарность речников маленькому коллективу эксплуатационников, которые зажигают перед судами зеленые огни светофоров...

* * *

Во время нашего путешествия мы могли сравнить Северо-Двинскую систему с Волго-Балтийским каналом; старые шлюзы Мариинки с гигантскими гидросооружениями нового пути; реки и озера, соединенные узкими каналами, с Череповецким морем, примитивную старую технику с мощными машинами, управляемыми человеком посредством электричества и автоматических приборов; мелкие суда, ранее, в силу условий, медленно продвигавшиеся по мелководному пути, с современными быстроходными, многогрузными теплоходами, покрывающими 360-километровый путь за двое суток. Все это оставляет огромное впечатление, вызывает чувство гордости за свою страну и свой народ.

Созданный путь зовет вперед!

А. РОМАНОВ

ПРЕДАНИЕ

На острие речного склона
Сосна висела высоко,
Как будто колокол зеленый
С обронзовевшим языком.
И Петр велел гребцам причалить.
Без передыху взлез туда,
Где вровень с царскими плечами
Синела хвойная гряда.
И земляничным ветром дуло...
Он сел, разувшись, на траве,
И государственная дума
Затяжелела меж бровей.
Деревни ближние окликав,
Собрали мужиков зараз
У той сосны, где Петр Великий
Сидел и пил холодный квас.
Столпились мужики тревожно.
А царь встает и говорит:
«Скажите — можно ли до Ковжи
Отсель самим реку прорыть?»
И отвечали: «Отчего же —
Как скажешь, царь, — тому и быть.
Все можем для Руси, все можем —
Что турок бить, что речку рыть»...
Доволен Петр таким ответом.
На берег бочка сгружена —
И мужиков зовут отведать
За сговор царского вина.
Ох, и забористо царево,
Хмельно бордовое вино.
Подстать вину царево слово —
Оно и крепко, и красно.
Петр говорил, что краем здешним
Судам в столицу должно плыть...
Быть нелегко Петром, конечно,
Но мужиком труднее быть.
Уехал Петр. А здесь, в топине,
В лесах, где испокон веков
И тропок нет, трещали спины,
Как на Неве, у мужиков.
Пески сыпучи. Камни гладки,
И тяжек черный бурелом.
И это все — лопаткой-маткой
Да еще — батьком-топором!
Но шли, как на Руси обычно,
За мастерами мастера.
Их безымянное величье
Великим делало Петра.
О славе не радели предки,
Но лишь о них напоминал
Вплетенный в северные реки,
Как будто кружево, канал.
И даже вот преданье это
И то от них дошло до нас
О том, как Пётр далеким летом
Пил под сосной холодный квас.

с. Девятины.

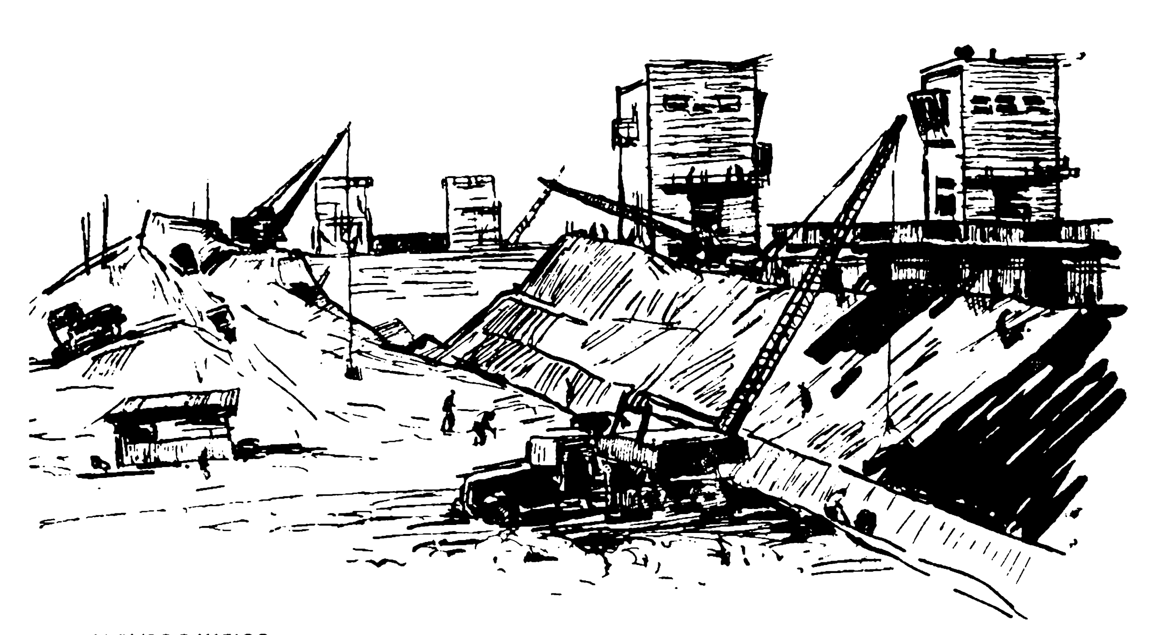
Никольская гора

Была Никольская гора.
На ней из легкой дымки
Вставали сосенки с утра,
Как будто балеринки.
Сегодня, глянь, гора пуста,
Лишь лесовозы станут,
Кому мешала красота?
Что стало с красотою?
...Широк проход. Высок забой.
Песок отличный найден.
Прораб, от солнышка рябой,
Рвет голос: «Начинайте!»
И пошатнулася гора,
Услышав экскаватор:
«Ну, не жалей, гора, добра,
Его от нас не спрятать!»

И застучал в зеленый склон
Уральским кулачищем:
«Смотри — насколько я силен.
Что надо — все отыщем!»
Но с ней не сладишь кое-как.
Стоявшая веками,
Она совала под кулак
Лишь камни, камни, камни.
Казалось, что машина сдаст:
И во вторую смену
Гора валила пласт на пласт
Лишь синюю морену.

Ох, до чего ж была хитра! —
Крутила так и эдак,
И пожелтела аж гора,
Но все же напоследок,
Вся оседая свысока,
Вдруг тронулась устало
Ручьями рыжего песка
На спины самосвалов.
И продолжала долго течь
Туда, где море строят,
Чтоб навсегда у шлюзов лечь
И там стоять горою!

г. Вытегра.



И ВЫРОС ШЛЮЗ... Рис. Б. ЧЕРЕДИНА.

М. САЛИКОВ

В БОЛЬШОМ ПЛАВАНИИ

Теплоход «Мамин-Сибиряк» один из первых прошел по новому Волго-Балтийскому пути, а потом все лето обслуживал пассажирскую линию Ленинград — Ярославль.

Еще зимой, когда реки и озера бассейна были скованы льдом, уже чувствовалось то новое, что принесет шестая навигация семилетки. Это новое пришло к нам вместе с лоциями Волго-Балта.

Наш экипаж, как и весь плавсостав Ленинградского пассажирского агентства, с большим усердием взялся за изучение лоций. Перед нашим мысленным взором расстилались голубые дороги новой трассы...

Наконец, долгожданное свершилось — наш теплоход взял курс на Волгу.

В жизни речников всегда много событий, переживаний, встреч. Однако первые рейсы по Волго-Балту несравнимы ни с чем, доселе пережитым.

Вот мы идем по каналу. По обе его стороны гремят мощные земснаряды — одни поднимают ковшами грунт и выбрасывают в шаланды, другие сосут ил и гонят его под давлением по толстым трубам куда-то в сторону. Это гидромеханизаторы продолжают выпрямлять и углублять фарватер.

Не один год трудились они здесь среди болот и лесов, а нынче показали истинно богатырскую силу. Во льдах провели земкараваны на водораздельный канал и вместе с речниками Волги и «укимовцами» — так дружески называют работников управления канала имени Москвы — в короткий срок достигли нужных для судоходства глубин. Идешь мимо такого грохочущего городка дноуглубителей и невольно думаешь: да, прав поэт — «простора довольно

для нынешних подвигов, что в завтрашнем блеске со счета не сбросятся».

Завтрашний день... Да вот он — спешит к нам навстречу. Могучий танкер, которому не нужны перевалки в устьях рек, теплоходы «Балтийский» и «Волго-Дон», грузоподъемностью три и даже пять тысяч тонн. Старая Мариинка не видела таких больших судов. Спокойно, важно идут они по новому каналу, деловито, со знанием своей силы входят в Каспий, на Балтику или в Белое море. Это они, речные богатыри, стерли грань между прибрежным морским и речным плаванием, сделали зримым завтрашний день.

Плавая в местах, «что под завтрашний день застолбованы», встречаясь с людьми беззаветной преданности своему делу, людьми большой стойкости, экипаж теплохода «Мамин-Сибиряк» тоже проникся этими чувствами. Собственно, чувства эти были и раньше, но сейчас они как бы нашли для себя выход, ярче проявились в работе, в отношениях к пассажирам, к друг другу. Все мы почувствовали, что в такие дни нельзя оставаться просто наблюдателями. Нет! Мы решили быть с теми, кто дарит Родине голубую магистраль.

После первого же рейса на Волгу мы отказались от лоцманов — решили сами осваивать новый путь. Изучив его еще зимой в Ленинграде, мы теперь внимательно сверили свои теоретические познания с маршрутом, внесли нужные коррективы, отметили трудные участки.

Поправок было немало. Ведь лоции составлялись в кабинетных условиях в соответствии с проектом. Если по проекту полагалось в таком-то месте провести судовой ход в пяти метрах от берега — так и нарисовано. На самом деле получилось не совсем так. Зона затопления, например, действительно пять метров, но деревья, кусты, что остались стоять на бывшем берегу, не могли быть учтены, и на карте их, конечно, нет. Смотришь на карту — там показано водное пространство, взглянешь в окно: кусты, отмели. Тут и самый бывалый лоцман не поможет, надо самим повнимательнее наблюдать, запоминать, да применять на практике то, чему нас учили в техникумах и институтах.

Меня спрашивают товарищи с других судов: «Почему работаешь без лоцмана или так уж прост новый путь?»

Не прост, конечно. Но почему изучать его должен кто-то за нас? Знать старые берега рек Шексны или Вытегры бесполезно — они теперь изменились. Если где бакена не будет, так и лоцман об этом тоже не знает. Вот и решили мы проделать эту черновую, трудную работу сами, без нянек.



Перед «первопроходцами» новой голубой магистрали вырастали величественные контуры шлюзов-гигантов...

Вся наша команда состоит из очень хороших, знающих людей, крепко связавших свою судьбу с водным транспортом. В социалистических обязательствах, которые были приняты в начале навигации, мы даже не включили пункт: «не иметь ни одного случая нарушения трудовой дисциплины».

Дружба, товарищеская взаимопомощь, постоянное совершенствование своих знаний — вот что помогает нам в работе. В экипаже теплохода шесть новичков. Остальные двадцать — наши «старые» речники, с которыми два года назад мы завоевали звание экипажа коммунистического труда.

Что греха таить, есть пассажиры-скептики, которые «не видят» всей грандиозности пути, созданного вдохновенным трудом многих сотен людей. Они, как слепые, проходят мимо величественных гидросооружений, которые за несколько часов поднимают наш теплоход на высоту 80 метров, но зато подолгу разглаголь-

ствуют, когда видят старые неприспособленные причалы. Такие скептики всегда находят должный отпор у пассажиров.

Зато с каким интересом слушали молодые, да не только молодые, рассказы нашего почетного пассажира, старого большевика Захара Ивановича Торхова. Персональный пенсионер, житель Москвы, нынче он решил навестить места, где бывал молодым, где его знали как Петра Дмитриевича Дмитриева.

Захар Иванович побывал в Мурманске, «по пути» заглянул в Мончегорск, затем на теплоходе «Вацлав Воровский» по Баренцеву и Белому морям и по Северной Двине прибыл в Архангельск.

— Пятьдесят лет прошло, — рассказывает З. Торхов, — с тех пор, когда в 1909 году я убежал из царской армии и на многие годы распрощался с родным именем. Не узнал я нынче города. Увиденное превзошло все мои предположения. Только море, да Соломбала — те же. А город новый, строения подстать московским.

Ярко, восторженно говорил Захар Иванович о городах, которые снова увидел, о людях, с кем встретился во время путешествия. А оно у него было действительно интересным. В Архангельске старого подпольщика поручили заботам команды теплохода «Балтийский-20», и он прошел на нем до Ленинграда.

— Вот Радищев путешествовал из Петербурга в Москву. Что он видел? Горе да нищету. А я за эти десять суток увидел обновленный край, сильных, здоровых, счастливых людей.

Среди пассажиров мы очень часто встречаем речников и даже тех, что несколько лет назад вышли на пенсию. В рейс на Ярославль ходил с нами И. Шангин. В свое время он открывал трассу на Рыбинском водохранилище. И теперь очень остался доволен:

— Нынешнее плавание и сравнивать нельзя с прежним, — говорит он. — Ведь мы начинали работать с очень малыми горизонтами. А теперь по всей трассе перед судами открыт глубоководный путь.

Бывший начальник пароходства В. И. Малов, который тоже оказался нашим пассажиром, весь путь провел в рубке, не смог уйти в каюту. На новой трассе — все для него знакомое и родное. Много интересного рассказал он о Мариинской системе.

При выходе в Рыбинское водохранилище из воды торчит церковь Любец, которая служит нам неплохим ориентиром. Правее — еще одна церковь. Показывая на них, бывалый речник говорит:

— Вот все, что осталось от сел Любец и Вахново...

Василий Иванович рассказывает о затопленном городе Мологе, что стоял на берегу Волги в устье Шексны. Нет теперь ни города, ни монастырской стены, памятной для многих речников.

Из-за отсутствия пристани город Белозерск мы проходим пока стороной. Там много памятников старины, русского зодчества, и туристам интересно их осмотреть. Сейчас же мы издали любуемся куполами церквей и прекрасным видом на город.

Счастливая судьба у другого города, стоящего на нашем пути, Череповца. До разлива Рыбинского водохранилища он стоял в 235 километрах от устья Шексны. Теперь город оказался на берегу моря, созданного человеком. Здесь вырос крупнейший металлургический гигант. В городе все стало новым. Лишь краеведческий музей хранит для любознательных памятники старины.

Редко кто пройдет равнодушно мимо зазубренного по краям медного колокола. В навигацию 1963 года он в последний раз прозвенел над Мариинкой — сняли его с одного из старых шлюзов и поместили в музее, чтобы люди видели, какая немудреная сигнализация была на старой системе.

Сейчас на шлюзах — совершенные диспетчерские пульты управления механизмами. Все команды подаются не колоколами, а через микрофоны и мощные динамики.

— Передаем для теплохода «Мамин-Сибиряк», — гремит один из таких репродукторов. — Наименьшая глубина по реке Свирь четыре метра двадцать сантиметров.

Молодцы путейцы! Еще несколько дней назад проход для крупных судов здесь был затруднительным из-за малых глубин. Быстро справились.

Это приятное известие передал нам вахтенный начальник Нижне-Свирского шлюза —первенца Волго-Балтийского пути, построенного еще в тридцатые годы. Тогда только зарождалась дерзкая мысль соединить внутренними водами пять наших морей. Нынче эта мечта стала явью. Невские и волжские теплоходы идут рядом, как близнецы-братья. У них единый путь, единые цели.



ОБО ВСЕМ ПОНЕМНОГУ

ВОЛГО-БАЛТУ НОВЫЕ СУДА

Резко меняется состав флота, которому предстоит плавать по Волго-Балтийскому водному пути имени В. И. Ленина. Основным типом пассажирских судов станет трехдечный теплоход типа «Алтай».

Из грузового флота по новой трассе курсируют теплоходы грузоподъемностью 2000, 2700 и 5000 тонн, танкеры и нефтерудовозы по 2800 тонн. Среди этих типов судов наибольший интерес представляет грузовой теплоход грузоподъемностью 2700 тонн, предназначенный для плавания в условиях Северо-Западного бассейна. Он имеет длину 114 и ширину 13 метров. Скорость хода на глубокой и спокойной воде с балластом превышает 20 километров в час, с полным грузом — около 19 километров в час. Судно оснащено системой комплексной механизации. Управление главными двигателями осуществляется дистанционно автоматически. Это освобождает экипаж от постоянной вахты в машинном отделении. На теплоходе имеются радиолокационная станция, электролаг и эхолот типа «Река». На судах данного типа будут перевозиться уголь, руда, лес и другие грузы.

Чтобы наглядно представить преимущество новых теплоходов, произведем несложные расчеты. За время рейса от Ленинграда до Череповца и обратно суда этого типа, обслуживаемые штатом в 21 человек, за 15 суток выполнят 2,7 тонна-километров. Чтобы сделать эту работу несамоходным флотом, потребовалось бы 15 барж грузоподъемностью по 500 тонн и два буксира мощностью по 300 лошадиных сил. На обслуживание такого каравана занято 48 человек. Следовательно, при перевозке грузов в новых теплоходах производительность труда плавсостава повышается в 2,3 раза, а скорость доставки грузов возрастет в три раза.

НАУЧНЫЙ ЦЕНТР В БОРКЕ

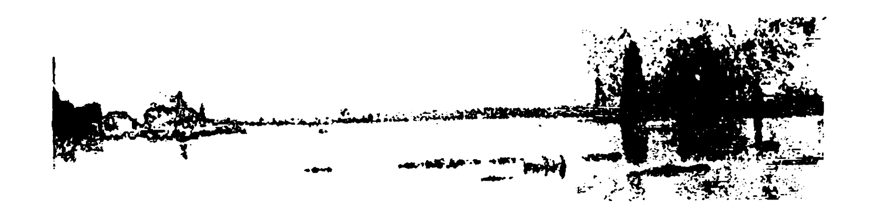
На одном из вдающихся в Рыбинское водохранилище мысов расположен поселок Борок. Это — целый научный городок. Описание Борка в прошлом можно найти в «Повестях моей жизни», принадлежащих перу известного революционера-народовольца Н. А. Морозова. Сын богатого помещика, Морозов еще юношей встал на путь революционной борьбы и 25 лет провел в одиночном каземате Шлиссельбургской крепости.

Крупный ученый, автор многих работ по астрохимии, Н. А. Морозов был первым почетным академиком в нашей стране. По личному распоряжению В. И. Ленина, Советское правительство пожизненно закрепило за ним Борок. Здесь ученый жил и работал.

После создания гидроузла на Верхней Волге Борок оказался на берегу Рыбинского водохранилища. Незадолго до смерти, в 1945 году, Н. А. Морозов основал здесь научно-исследовательскую станцию. Так была создана крупная научная база по изучению нового моря.

Позднее научно-исследовательская станция была реорганизована в Институт биологии внутренних вод Академии наук СССР. Возглавляет его известный советский полярник И. Д. Папанин.

Научные работники Института проводят многогранные исследования. Выезжая на специальных судах в экспедиции и располагая новейшими приборами, они изучают биологическую деятельность Рыбинского водохранилища, взаимоотношение его обитателей, условия размножения и роста рыб, определяют развитие кормовой базы. На основе многогранных наблюдений микробиологов, гидрологов, ихтиологов складывается глубокое знание жизни рукотворного моря.





Там, где протекала крохотная речка Чуровка, разлилось Череповецкое водохранилище. Юные рыболовы первыми извлекают из него выгоду — удят окуней.

В ОКРУЖЕНИИ РОДНОЙ ПРИРОДЫ

Рыбинское водохранилище — прекрасная база отдыха. По его берегам раскинулись живописные сосновые боры, березовые рощи, которые так и манят к себе. А от леса к кромке воды тянется песчаная полоска. Песок такой чистый и мелкий, как в Феодосии, Одессе или на Рижском взморье.

Вот где чудесный естественный пляж! Верится, что в недалеком будущем по берегам водохранилища будут созданы целые городки здоровья с домами отдыха, санаториями, с лодочными станциями. Один из таких городков уже открыт в живописном местечке Торово. Здесь — однодневный дом отдыха череповецких металлургов. В лощине, среди зелени, на берегу речки Торовки в два ряда выстроились белые палатки. В субботу, когда кончается рабочий день, сотни людей приезжают сюда

К услугам отдыхающих — солярии, рыболовные принадлежности, лодочная станция. Хорошо прокатиться по водохранилищу на лодке, шверботе или яхте!

Дирекция и заводской комитет профсоюза Череповецкого металлургического завода разработали и осуществляют большие мероприятия по расширению базы отдыха в Торово. Строятся кафе на 150 мест, водная вышка с плавательным бассейном. Скоро появится пансионат — прекрасно архитектурно оформленное здание.

Подумайте, не провести ли и вам отпуск где-то на берегу рукотворных морей, в окружении родной природы?!

РЫБА ОСВАИВАЕТ НОВОЕ МОРЕ

НА ПРОСТОРАХ самого молодого на земном шаре Череповецкого моря летом 1964 года можно было встретить небольшой морской бот «Волга». На этом необычном судне работала экспедиция Института биологии внутренних вод Академии наук СССР.

Научные сотрудники под руководством Н. А. Гордеева провели исследования, как идет заселение водоема рыбой. Совершив рекогносцировочные рейсы, они установили, что из Белого озера и Рыбинского водохранилища в новое море пришли судак, снеток, щука и другие рыбы. Условия для размножения рыбьей молоди здесь исключительно благоприятные. В неглубоких заливах, заросших водной растительностью, много пищи. Внезапные и частые волнения на водохранилище обеспечивают хороший кислородный режим придонных вод.

Чтобы обеспечить быстрое увеличение рыбы в Череповецком море, промысловый лов ее в течение нескольких лет будет запрещен. Зато любителям-рыболовам уже сейчас разрешается посидеть на берегу с удочкой или забросить спиннинг. Можно не сомневаться: их ждет удача. Как показали первые «пробы», заселение водохранилища рыбой идет довольно интенсивно.

ЧЕРЕЗ КАМУ В БАССЕЙН ВОЛГИ

В НЕДАЛЕКОМ будущем на помощь Каспийскому морю в улучшении водного режима придут северные реки Печора и Вычегда. Советские люди укажут им новый путь — через Каму в бассейн Волги.

Что же предстоит сделать? Соединить Печору, Вычегду и Каму между собой открытыми каналами. В этих целях потребуется построить громадные плотины, гидроузлы, шлюзы и другие гидротехнические сооружения.

На пониженном водоразделе между притоками Печоры — рекой Нибель и рекой Ижмой — намечено воздвигнуть земляную дамбу длиной около 16 километров. В результате будет создано объединенное Печоро-Вычегодско-Камское водохранилище. Объем его составит 236 кубических километров, а площадь зеркала воды 15 тысяч квадратных километров. По своим размерам этот искусственный водоем будет самым большим на земном шаре.

Новое водохранилище поможет развитию многих отраслей народного хозяйства страны и даст возможность обводнить Каспий. А это, в свою очередь, благотворно скажется на увеличении перевозок по Волго-Балтийскому водному пути.

НА ПОМОЩЬ ВОЛГО-БАЛТУ

ОТКРЫТИЕ Волго-Балтийского водного пути имени В. И. Ленина — важный предварительный этап для преобразования Северо-Двинской системы. Как известно, эта система, построенная еще в прошлом веке, соединяет Шексну с Кубенским озером. А из Кубенского озера по Сухоне судам открывается путь в бассейн Северной Двины.

Северо-Двинская система, как и Мариинка, сильно устарела. Шлюзы и каналы на ней пришли в ветхость. Сейчас по этой запущенной водной дороге осуществляются лишь местные перевозки грузов и пассажиров. Но в недалеком будущем здесь также развернутся большие работы. Вместо шести малогабаритных шлюзов будет сооружено два больших шлюза, прорыты каналы и углублен фарватер.

Создание Верхне-Сухонского гидроузла позволит перебросить сток Верхней Сухоны и Кубенского озера в Череповецкое водохранилище. А из него воды северных рек устремятся в Волгу. По заключению специалистов, это будет иметь важное значение для верхневолжских гидроэлектростанций. Они получат возможность дополнительно выработать более 700 миллионов киловатт-часов электроэнергии в год.

После того, как будут построены Верхне-Сухонский и Велико-Устюгский гидроузлы, Северо-Двинский водный путь придет на помощь Волго-Балту. Грузооборот его еще более возрастет. По новой голубой дороге суда пройдут к Северной Двине, на Вычегду и Печору.

СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ

«Двигатель богатств

СПУСТИВШИСЬ с пристани Вытегра, мы прошли несколько сот метров по тенистому бульвару вдоль оживленной улицы, а потом свернули на новый железобетонный мост. Отсюда хорошо была видна неширокая долина, а на ней — несколько коров. Наш спутник, секретарь комитета ВЛКСМ Волгобалтстроя Саша Лозовой, пояснил, что вот тут проходил канал старой Мариинской системы. Но где же он? Из земли лишь торчали полусгнившие, трухлявые сваи да кое-где виднелись груды булыжника и мусора.

Оказывается, когда реку Вытегру перекрыли, вода из канала ушла. В обнажившейся котловине, на богатой илистой почве, буйно разрослись травы. Вот почему, вернувшись с пастбища, сюда поспешили буренушки. Как-то не верилось, что совсем недавно, года два тому назад, вот здесь, по старому руслу канала, речники проводили суда.

— А вон и первый шлюз бывшей Мариинки, — указывая по направлению к пристани, пояснил Саша Лозовой. — С открытием новой трассы Волго-Балта он перешел в число музейных экспонатов.

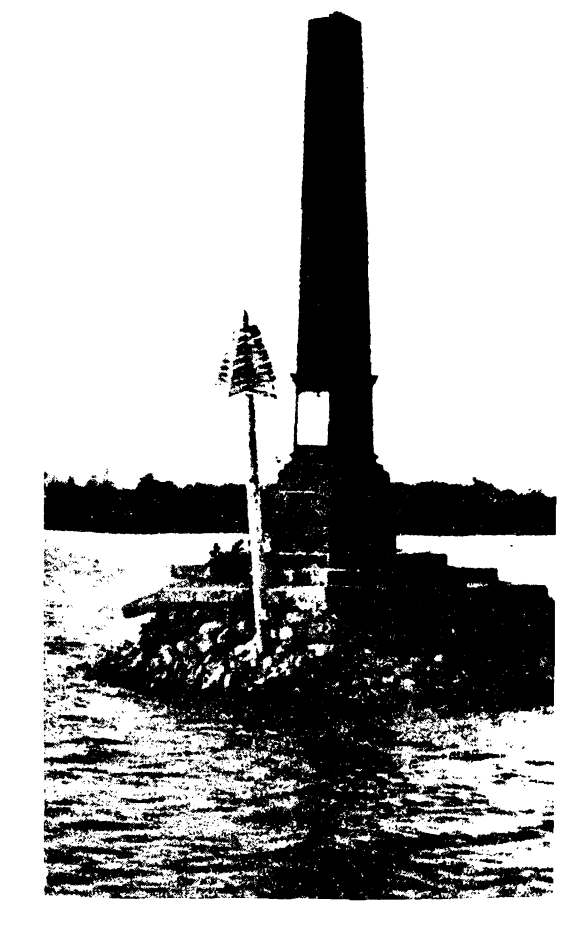
— Как же это так?

— Очень просто. Строители оставили шлюз в неприкосновенности как памятник. Конечно, в музей его не потащат. Но табличка с надписью: «Охраняется государством!», очевидно, скоро здесь появится. Пусть это сооружение будет зримым напоминанием о веке минувшем...

По бечевнику, заросшему травой, направляемся к первому шлюзу. Перед нами — небольшой деревянный сруб. Вода из него почти вся спущена. Бревенчатые стены обсохли. Трудно даже представить, как в эту коробочку входили суда. Недаром местные острословы дали обветшалому шлюзу насмешливое прозвище — «корыто». Слишком уж мало и мелко было головное сооружение старой водной системы!

Вл. МАЛКОВ.

России»



Здесь начиналась старая Мариинка.

Тут же, на первом шлюзе, когда-то был установлен ворот. При помощи его рычагов открывались и закрывались ворота камеры. Не мотором, а мускульной силой. Такими же орудиями пользовались в свое время наши далекие предки — древляне и кривичи.

После только что совершенного путешествия по Волго-Балту первый шлюз старой системы показался каким-то наивно сказочным сооружением отдаленной эпохи. В самом деле, по сравнению с современными гигантами он выглядел чуть ли не игрушечным. Но будем справедливы. Время теперь не то. Уровень техники на строительстве гидротехнических сооружений в век минувший и в век нынешний — вещи несопоставимые. Простая лопата и шагающий экскаватор... Да разве можно тут проводить сравнения!

Первый шлюз, который мы только что осматривали, по праву можно назвать колыбелью отечественного каналостроения. Но это была колыбель великана. Напомним, что Мариинская система на целый век старше Панамского канала. В течение многих десятилетий она считалась вторым после Волги «двигателем богатств России». Соединив реки и озера каналами, русские люди удивили весь мир. Недаром на Парижской выставке Россия получила за Мариинку золотую медаль. Право же, стоит гордиться таким прошлым!

* * *

Русские люди издавна сдружились с рекой. Она не только утоляла жажду, давала рыбу для пропитания, но и служила удобным средством передвижения. Новгородские смельчаки-ушкуйники, пробираясь на ладьях-ушкуях по воде и посуху на Север, еще в XI столетии осваивали богатый природными дарами Вологодский край и оставались здесь навсегда. По берегам рек и озер вырастали города, крепости и поселки. К числу таких поселений относятся Белозерск, Вытегра, Череповец, Вологда, Устюжна и другие.

Водные дороги привели наших предков в Сибирь, на Дальний Восток и даже в Царьград. Всем известен древний международный путь «из варяг в греки». По этой тысячекилометровой водной артерии, соединенной двумя перешейками волоков, русские «удалы-молодцы» добирались на парусных судах из Варяжского моря в Черное. Вначале корабли шли против течения по Неве, пересекали бурное Ладожское озеро, поднимались вверх по Волхову к озеру Ильмень, а потом плыли по реке Ловать. Отсюда начинался многоверстный «волок». Суда приходилось вытаскивать из воды и с помощью катков перекатывать по настилам до речки Усвяту, впадающей уже в Западную Двину. Из Западной Двины путь поворачивал к ее другому притоку — Каспле. В этом месте был второй волок, что вел к верховьям Днепра. А по Днепру, подняв паруса, суда плыли уже к Черному морю.

Важными транспортными путями служили реки Европейского Севера. Только по ним возможно было сообщение между редкими населенными пунктами, разъединенными густыми непроходимыми лесами, болотами и пучкасами. Огромное значение имели Свирь, Шексна, Сухона, Вычегда, по которым Великий Новгород осуществлял связь со своими отдаленными владениями на северо-востоке, а впоследствии Москва — с Уралом и Сибирью. В XVI—XVII веках, в период широкого развития беломорской торговли Московского государства с Западной Европой, по Сухоне и Северной Двине проходил важнейший путь внешней торговли Руси, а города на этом пути Тотьма, Великий Устюг, Сольвычегодск были одними из наиболее богатых и оживленных в стране.

Не легок и опасен был путь первых землепроходцев. Чтобы пробраться из одного бассейна в другой, они вынуждены были перетаскивать свои утлые суденышки волоком — по суше. Как память о водных дорогах прошлого, до сих пор сохранились названия населенных пунктов и рек: Волок, Вышний Волочек, Воложка, Наволок и т. д.

Из северян вышло немало мореходов и путешественников — первооткрывателей новых земель. Среди них особо следует отметить Семена Дежнева, задолго до Беринга открывшего пролив между Чукоткой и Аляской, Владимира Атласова, который первым вступил на землю Камчатки, Ерофея Хабарова, проложившего путь на Дальний Восток. Выходец из Великого Устюга Василий Поярков, преодолев свыше семи тысяч километров, совершил первое плавание по неведомому Амуру. В результате этих походов и открытий возникла реальная возможность выхода русских в Тихий океан. Славные подвиги северян-мореплавателей занимают, таким образом, выдающееся место в великих географических открытиях XVII столетия.

Позднее, в начале XIX века, уроженец Тотьмы И. А. Кусков со своими товарищами переплыл Тихий океан, открыл и нанес на карту несколько островов на побережье Северной Америки, построил близ современного города Сан-Франциско крепость Росс.

Перетаскивая всякую кладь через водоразделы, наши предки задумывались над тем, как проложить более короткий путь на Север и открыть доступ к богатствам Заволочья. При этом уже тогда делались попытки создать искусственные каналы. Так, еще в XIII веке белозерский князь Глеб Василькович распорядился сделать перекоп и выпрямить излучину реки Сухоны. По существу впервые на Руси был прорыт соединительный канал. Путь по извилистому руслу реки сократился с 21 километра до 250 метров. Во времена Ивана Грозного были сделаны попытки соединить каналами Волгу и Северную Двину, но они, конечно, не увенчались успехом.

ОСОБЕННО остро встал вопрос о водных путях в начале XVIII века в связи с оживлением торговли с заграницей и основанием Петербурга. Петр I задумал соединить верховья Волги и Оки, Оку с Доном и, наконец, Волгу и Дон. Но ни одному из этих замыслов в то время не суждено было осуществиться.

Петр I стремился проложить также путь между Балтийским морем и Белым. С этой целью он прибыл в северные леса и прошел со своей экспедицией «верст двести без маленького». А потом, осенью 1702 года, во время войны со Швецией по «государевой дороге», неожиданно для противника, от Белого моря к берегам Онежского озера были переброшены русские военные корабли. Свершилось, казалось, невозможное. Солдаты и тысячи крестьян, согнанные из трех губерний, в невероятно трудных условиях, по озерам, болотам и лесным просекам проволокли на катках десятки



Забивка свай под основание деревянного шлюза при переустройстве Мариинской системы в 1890—1896 гг.

судов. Двести километров прошли корабли по суше! При появлении русской флотилии на Неве враг пришел в смятение. Исход сражения был решен. Подняв паруса, надменные завоеватели поспешили восвояси.

Впоследствии «государеву дорогу» забросили. Спустя полтораста лет о ней писали: «На далеком севере Олонецкой губернии в чаще соснового и елового леса пролегает не то дорога, не то просека. Седой мох, кустарник затянули ее местами. Кругом ни жилья, ни души человеческой — только топкие болота, местами загроможденные валунами, да широкая река, пенясь и шумя, катится по камням...».

Следы «государевой дороги» были обнаружены через двести тридцать лет, в 1936 году, при строительстве Беломорско-Балтийского канала. Трасса этого канала во многом совпадала со старинным петровским волоком.

Больше всего Петр I заботился о соединении Волги с Балтикой. Да это и понятно. Молодой России, воздвигнувшей на берегах Невы новую столицу, требовался выход из центральных районов страны к морю. Внимание Петра I вначале привлек древний водный путь из глубины России к берегам Невы, которым пользовались еще торговые люди Великого Новгорода. Из Волхова через озеро Ильмень, реку Мсту, озеро Мстино, реки Цну и Тверцу проводили они караваны судов на Волгу. Но на этом пути встречалась труднопреодолимая преграда — водораздел. Чтобы попасть из Цны в Тверцу, приходилось суда перетаскивать по суше.

Петр I решил покончить с изнурительными «переволоками землею» — соединить важнейшие бассейны России в единую водную систему. По его указанию в районе Вышнего Волочка и началось сооружение Тверецкого канала. На строительстве этого одного из первых искусственных в нашей стране водных путей было занято до 20 тысяч крепостных. Под руководством приглашенных голландских гидростроителей, именовавшихся на Руси «водяными людьми», они прорыли канал. Реки Цна и Тверца были соединены между собой. От Рыбинска к Петербургу открылся сквозной водный путь. Однако он оказался слишком мелким и малопригодным для судоходства. Суда двигались только в одном направлении — к Петербургу. На это тратилось очень много времени.

Видя бедственное положение в судоходстве, новгородский «купецкий человек» Михаил Сердюков разработал новый проект канала. Петр I одобрил проект и предложил приступить к его осуществлению. Все работы поручалось вести Сердюкову. Талантливый самородок, он горячо взялся за дело. В районе Вышнего Волочка было создано крупное водохранилище, прорыт новый канал — Цнинский, построены шлюзы, углублен и расчищен фарватер. Строительство продолжалось четыре года. В результате на пути из Москвы в Петербург пролегла новая судоходная трасса — Вышневолоцкая система. По ней стали перевозить до 12 миллионов пудов грузов в год.

Оценивая новый водный путь от Волги к Балтике и имея в виду Петра I, выдающийся русский писатель А. Н. Радищев в своем знаменитом «Путешествии из Петербурга в Москву» писал:

«Никогда не проезжал я сего нового города, чтобы не посмотреть здешних шлюзов. Первый, кому на мысль пришло уподобиться природе в ее благодеяниях и сделать реку рукодельную, дабы все концы единыя области в вящее привести сообщение, достоин памятника для дальнейшего потомства...».

Заметим, что Петр I действительно подал мысль о строительстве Вышневолоцкой системы. Но, как известно, народ-то нашел эту дорогу задолго до него.

Вышневолоцкая система оказалась неудобной и опасной. Многие суда, следовавшие из Петербурга на Волгу, гибли в бурном Ладожском озере или разбивались о камни в Боровицких порогах.

Бедственное положение в судоходстве побудило Петра I искать более надежный и короткий водный путь между Волгой и Петербургом. В 1710 году он поручил инженеру-шотландцу Перри произвести разведку в Прионежье и изучить трассу для прокладки нового судоходного канала. О целях своей поездки этот «водяных дел мастер» писал:

«Возложенное на меня поручение состояло в том, чтобы произведено могло быть в действие великое и полезное намерение царя, который имел в виду перенести всю торговлю как из Архангельска, так ровно и из других пределов царства своего в новый город Петербург, построенный им на устье Невы».

Одновременно было решено проложить в обход Ладоги с юга искусственный водный путь и таким образом соединить устье Волхова с истоком Невы. Строительство его длилось тринадцать лет — с 1718 по 1731 год. На обоих концах канала, уровень которого был несколько выше горизонта озера, построили шлюзы. Питание их водой было налажено из небольших речек: Назии, Шальдихи, Лавы, Кобоны и др. В течение почти полутораста лет этот один из самых старых каналов в нашей стране исправно выполнял свою задачу. Однако в начале XIX века, когда к Петербургу с Мариинской и Тихвинской водных систем потянулись волжские суда, он перестал справляться с растущим грузооборотом.

Побывав в Прионежье, в краю дремучих лесов и озер, Перри обследовал рельеф местности, заставлял мужиков рубить просеки и ставить вехи на трассе будущего канала. В следующем 1711 году Петр I сам пожаловал в Вытегру и проехал дальше, к древнему волоку. Император всея Руси предвидел, что соединение Каспийского и Балтийского морей будет иметь громадное военно-экономическое значение. Ради осуществления своей мечты он десять дней ходил по лесам и топям, беседовал с мужиками, присматривался к течению рек. Убедившись в правильности представленных расчетов, Петр затем побывал на Матко-озере и повелел рубить лес для строительства нового водного пути. Однако начало работ затянулось. В связи с усложнившейся международной обстановкой Петр I вынужден был отвлечься на другие дела.

ЦАРСКОЙ России потребовалось около ста лет для того, чтобы осуществить смелый петровский замысел. Преемники Петра быстро забыли о его проекте. Строительные работы начались только в 1799 году. Часть денег на сооружение канала выделила императрица Мария из средств на благотворительные дела и сиротские дома, над которыми она шефствовала. В указе от 20 января 1799 года по этому поводу сообщалось:

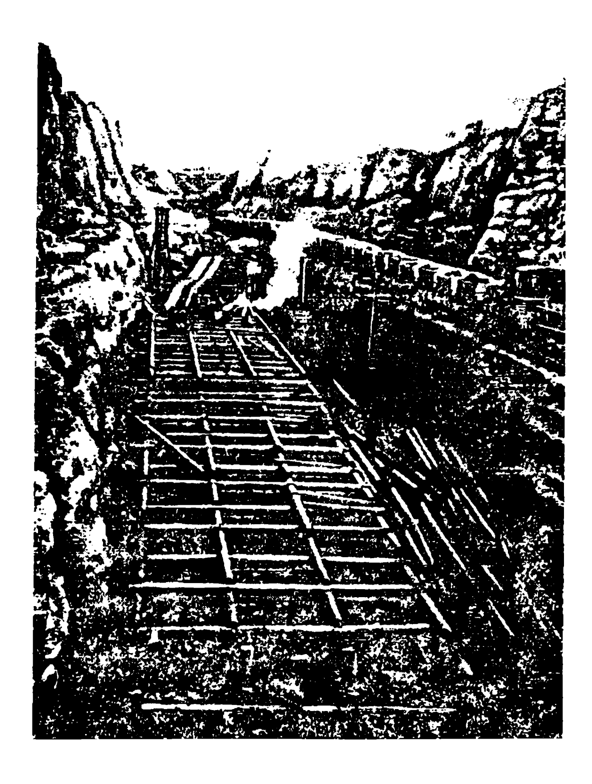
«Императрица, как высшая представительница воспитательных домов в обеих столицах, высочайше соизволила из сохранной кассы С.-Петербургского воспитательного дома ассигновать, в виде займа, ежегодно по 400 тысяч рублей для скорейшего окончания Вытегорского канала».

Такая «щедрость» русской царицы послужила для правящих кругов самодержавной России поводом назвать новую водную систему «Мариинской».

Строительство канала тянулось одиннадцать лет. За это время «водяных дел мастера» смогли преодолеть расстояние всего лишь в девять верст.

Условия труда были ужасными. В Вытегорском краеведческом музее сохранились документы о том, как строилась Мариинская водная система. Строителям приходилось кирками долбить твердые неподатливые скалы, ломами выворачивать камни, а грунт отвозить на обычных грабарках. Забивка свай производилась ручным способом. Какой это был тяжелый и изнурительный труд! Ведь на многих участках строящегося канала были загнаны в землю тысячи свай. Землю на плотинах и дамбах утрамбовывали также вручную.

Подрядчики, промышленники и купцы хищнически эксплуатировали рабочих. Вот один из характерных документов того времени — расчетная книжка строителя. В ней особо оговаривалось, что «работник обязан выходить на работу в марте — июне с четырех часов утра и работать до восьми часов вечера». В июле — сентябре рабочий день устанавливался на полчаса короче. Таким образом, строители вынуждены были работать по 15—16 часов в сутки. Чтобы еще более закабалить их, предприниматели выработали «особые» условия. В параграфе восьмом указывалось, что «в делах путей сообщения в воскресенье, праздничные дни и в ноч-



Строительство шлюза на Девятинском перекопе при переустройстве Мариинской системы в 1890—1896 гг.

ное время от работ не уклоняться». Причем за работу во внеурочное время работник не имел права требовать особой платы.

Измученные, полуголодные, оборванные, люди изнемогали от непосильного труда. А тут еще свирепствовали эпидемии, которые уносили в могилу сотни человеческих жизней. Каждый метр старой Мариинки обильно полит потом и кровью.

Расходы на строительство Мариинской системы с 1799 года по 1810 год составили 2 771 011 рублей. При колоссальном объеме работ это была сравнительно незначительная сумма. Львиную долю из этой суммы положили к себе в карман подрядчики и промышленники. А что же оставалось строителям? Заработанных денег еле-еле хватало на пропитание. Автор известного труда о Мариинской системе И. Петрашень вынужден был признать, что «работным людям за поденный труд платили ничтожно мало».

Строители Мариинской системы возвели сложные гидротехнические сооружения для питания водой мелководных участков, создали густую сеть шлюзов на реках Вытегре и Ковже, прорыли Свирский канал. Вместе с Ладожским и Сяським каналами, построенными в XVIII веке, он обеспечивал судам спокойное плавание в обход Ладожского озера. Весь же остальной путь от Петербурга до Волги проходил по рекам и озерам в их естественном состоянии.

Сквозное движение по Мариинской системе открылось 21 июля 1810 года. Через ее шлюзы стали пропускать суда длиной 13 саж., шириной 3 саж., грузоподъемностью от 2,5 до 10 тыс. пудов. Длина нового водного пути равнялась 1145 метрам.

Олонецкие, белозерские, шекснинские плотинных дел мастера построили выдающиеся по тому времени гидротехнические сооружения. Весь мир был удивлен, как это «лапотная» Россия смогла «прорубить окно в Европу». А. Н. Радищев с восторгом называл Мариинку кружевом народным. Восхищаясь шлюзами и каналами, он сравнивал мастерство русских гидростроителей с прославленным искусством вологодских кружевниц.

Почти одновременно с Мариинской системой был пущен Тихвинский водный путь, который проходил по рекам Мологе, Чагодоще, Тихвинке, Сясь и Ладожскому обводному каналу. Строительство его началось еще при Петре I и продолжалось, с некоторыми перерывами, почти сто лет. Только в 1811 году волжские суда пошли к Петербургу не кружным путем, а прямо на запад, по шлюзованной Тихвинке. Открытие Тихвинской системы привело к некоторому оживлению экономики края. Для перевозки грузов потребовалось большое количество барж. На тихих берегах Мо-

логи и Чагодощи застучали топоры судостроителей. Многие крестьяне занялись «лодочничеством», т. е. проводкой судов до Питера и обратно.

Впоследствии Тихвинская система не смогла конкурировать с более совершенной Мариинской системой и утратила свое значение. К концу XIX века она фактически уже не имела транзитных перевозок.

Первые годы эксплуатации Мариинской системы также показали многие ее неудобства. Речникам приходилось преодолевать немало опасностей и трудностей. От Рыбинска до посада Крохино товары отправлялись на обыкновенных баржах, а затем для прохода по бурному Белому озеру перегружались в озерные палубные суда «белозерки». На перегрузку тратилось много средств и времени. При первом попутном ветре «белозерки», приняв груз, отправлялись в плавание, но в дороге нередко их настигали внезапно поднимавшиеся бури. Далеко не каждому судну удавалось дойти до устья Ковжи или возвратиться назад. Только в один день, 27 августа 1832 года, на Белом озере во время бури погибли или были сильно повреждены 62 судна. Все это крайне замедляло и удорожало доставку грузов. Так, рейс от Рыбинска до Петербурга длился 100—110 суток. Стоимость перевозки товара часто равнялась его собственной стоимости. Не случайно в то время и сложилась поговорка: «За морем телушка — полушка, да рубль перевоз».

Для увеличения пропускной способности Мариинской системы и обеспечения безопасности движения встал вопрос о строительстве каналов в обход Белого и Онежского озер. В 1843—1846 годы был прорыт Белозерский канал от Шексны до Ковжи протяженностью около семидесяти километров. Узкий, мелководный, он скорее напоминал размытую дождями канаву. Пропуск судов через эту рукодельную реку шел невероятно медленно. Вот как описывал в 1884 году свою поездку по Мариинской системе известный путешественник К. Случевский:

«Если по Шексне встречалось сравнительно мало караванов, то здесь, в Белозерском канале, они потянулись бесконечною линией вплотную... Каких только судов не встречалось здесь: барки, полубарки, белозерки, каюки, тихвинки, стародавние трешкоты... Канал настолько узок, что пароход, двигаясь тихим ходом, правым кожухом едва не касался берега, левым — вытянутых в линию судов...».

С прорытием Белозерского канала отпала необходимость в перевалке грузов из судов, шедших по Шексне, на парусные суда другого типа для продолжения пути по Белому озеру. А это, в свою очередь, лишило многих местных жителей заработка. Богатые

когда-то села Крохино и Каргулино, расположенные при впадении Шексны в Белое озеро, опустели. Об этом в свое время даже песню сложили:

«Белозерская канава —
Парусам прежним убава.
Мы не думали тово,
Что опустеет Крохино,
Да Каргулино село...».

В 1845—1852 годах был прорыт обводный канал вдоль южного побережья Онежского озера. Путь судам и здесь стал более безопасным.

Однако одно это не могло существенно улучшить Мариинскую систему. На Шексне и Свири имелось много порогов. Стремительное течение этих рек создавало большие трудности для судоходства. Вдоль их берегов были проложены так называемые бечевники, по которым лошади, а иногда и бурлаки тянули суда. Во время половодья приканальные дороги разрушались и размывались. Большинство шлюзов на системе имело две-три камеры. Поэтому на шлюзование затрачивалось слишком много времени.

В 1858—1870 годах вновь проводились значительные работы по переустройству Мариинки. От истока Невы до устья Волхова был прорыт Ново-Ладожский канал протяженностью 113 километров. По нему и до настоящего времени идут суда от Новой Ладоги до Петрокрепости. Старый же канал заброшен.

Одновременно со строительством Ново-Ладожского канала были углублены русла мелководных рек, а многие шлюзы переделаны на однокамерные. Все это позволило значительно увеличить пропускную способность системы. По ней начали ходить суда значительно больших размеров, а грузоподъемность их увеличилась до 20 тыс. пудов. Весь путь от Рыбинска до Петербурга сократился до 35—65 дней. Естественно, сильно упала и стоимость грузоперевозок.

Но все же Мариинская система по-прежнему оставалась недоступной для большегрузных судов. На отдельных участках Вытегры, Ковжи, Шексны встречались каменистые пороги. Отсутствие ухода за растянувшимся на сотни километров водным путем приводило к тому, что он засорялся и мелел. Судоходство осложнялось. Воды Ковжи и Шексны, размывая почву, разрушали мягкие берега. Слой наносных отложений в некоторых местах достигал толщины в несколько метров. Даже мелкосидящие «белозерки» проходили здесь с большим трудом.

На отдельных участках Шексны можно было наблюдать такую картину. На носу барки стоит судовой матрос. Орудуя шес-

Присмотритесь внимательно, как судопропускнику И. А. Галову приходилось открывать и закрывать шлюз в Ниловицах. Вручную, при помощи нехитрого приспособления—вóрота.

Ныне И. А. Галов — старший судопропускник на Череповецком гидроузле. Вот он, сняв телефонную трубку, докладывает на пульт управления о готовности к шлюзованию. Начальник вахты нажмет кнопку, и перед судами распахнутся многотонные стальные ворота.



том-наметкой, он выкрикивает: «шесть», «шесть с половиной», «семь». Это означало, что глубина реки не превышает шести-семи вершков. Как ни старались корабельные лоцманы, суда то и дело садились на мель.

Много неприятностей доставлял речникам узкий и мелководный Белозерский канал. С начала навигации и до поздней осени по нему тянулись, покачивая в небе разнокалиберными мачтами, бесконечные вереницы судов. Не легче был путь и дальше. Выбравшись из канала, суда входили в Ковжу, а потом... Потом не плыли, а часами стояли в ожидании пропуска через шлюзы. Недаром речники говорили, что во время шлюзования в Девятиных

они успевали помыться в бане, сходить за малиной и наудить на уху окуней... Пассажиры же здесь покидали судно и отправлялись до Вытегры пешком.

Впоследствии Мариинская система еще несколько раз переделывалась и совершенствовалась. В середине 80-х годов произведено переустройство водораздельного канала. Из верховьев Вытегры в верховья Ковжи был прорыт Ново-Мариинский канал, ибо старый из-за большого количества шлюзов имел слишком малую пропускную способность. Вслед затем строители расчистили фарватер на реках Ковже, Вытегре и др. К тому времени на Мариинской водной системе находилось 24 однокамерных и 7 двухкамерных шлюзов. Через двухкамерные шлюзы за сутки могло пройти только 33 судна, а за всю навигацию — около 5000 судов. В связи с возраставшим грузооборотом этого было явно недостаточно. Только к Петербургу в иной год проходило 3500 судов да 500 гонок с плотами. Следовательно, для караванов, шедших в обратном направлении на Рыбинск, оставалось только 1000 пропусков. Вот почему более половины судов в течение навигации не могли вернуться назад и застревали где-то в пути. Судовладельцы все чаще стали роптать и жаловаться на плохое состояние Мариинки.

«В настоящем своем виде система все-таки недостаточно удовлетворяет быстро возрастающему наплыву грузов, — писал К. Случевский в книге «По Северу России». — Грузовая способность ее не превышает 50 миллионов пудов, тогда как грузовая способность судов, плавающих по Волге и Каспию, достигает 150 миллионов. Из 900 верст протяжения всей системы неудовлетворительными можно считать только 200 верст».

Под воздействием промышленников, купечества и судовладельцев Министерство путей сообщения в 1870 году образовало особую комиссию для изучения создавшегося в судоходстве положения. Были собраны статистические и технические данные по этому «существенному вопросу». Высокопоставленные особы в течение многих лет рядили-гадали, что делать с Мариинкой. Было составлено несколько проектов. В конце-концов Министерство признало целесообразным перестроить шлюзы так, чтобы через них могли проходить суда в 40 саженей. В результате пропускная способность водного пути увеличилась бы вдвое. Но из-за отсутствия у казначейства средств дело откладывалось. Наконец, в 1890 году деньги были отпущены.

Переустройство системы проводилось в течение шести лет. По масштабам того времени выполнен значительный объем работ. На

Шексне у наиболее опасных порогов — Топорнинских, Ниловецких и Коленораменских — воздвигнуты три крупных каменных плотины со шлюзами. В верховьях Шексны спрямлены крутые изгибы, а у истока — сделана регулирующая плотина. Мели и перекаты оказались глубоко под водой. Белозерский канал был углублен и расширен. Узким и небезопасным для движения судов по-прежнему оставался участок на реке Вытегре. Поэтому все шлюзы здесь были перестроены. В районе села Девятины появилась знаменитая Девятинская лестница. В крутых берегах, сложенных из задернованного песчаника и достигавших высоты 30—40 метров, на протяжении полутора километров было воздвигнуто шесть шлюзов. Они круто опускались один за другим и представляли собой гигантскую «лестницу». Сток воды был зарегулирован плотинами. В то время это сооружение считалось чуть ли не венцом русской гидротехники.

Перед пассажирами, которым предстояло плыть на пароходе по Девятинской лестнице, открывалось удивительно красивое зрелище.

«Великолепен вид на чудо гидротехники прошлого столетия, — писали авторы одного из путеводителей по водным путям северо-запада. — Стоя на носу парохода, мы видим перед собой убегающую вниз, в глубокое ущелье, темную, напоминающую черное полированное стекло, ленту воды, которую пересекают шлюзы и плотины. С высоты семи-восьмиэтажного дома суда, медленно поднимающиеся по крутой «лестнице», кажутся сказочными корабликами. А наш пароход, пробирающийся между узких отвесных стен, будто подходит к бездонной пропасти...».

В нескольких километрах от Девятин находилась группа Марковских шлюзов, которые также образовали крутую «лестницу». Не успевал пароход покинуть одну камеру, как впереди, за нешироким водным разливом, показывались очередные ворота.

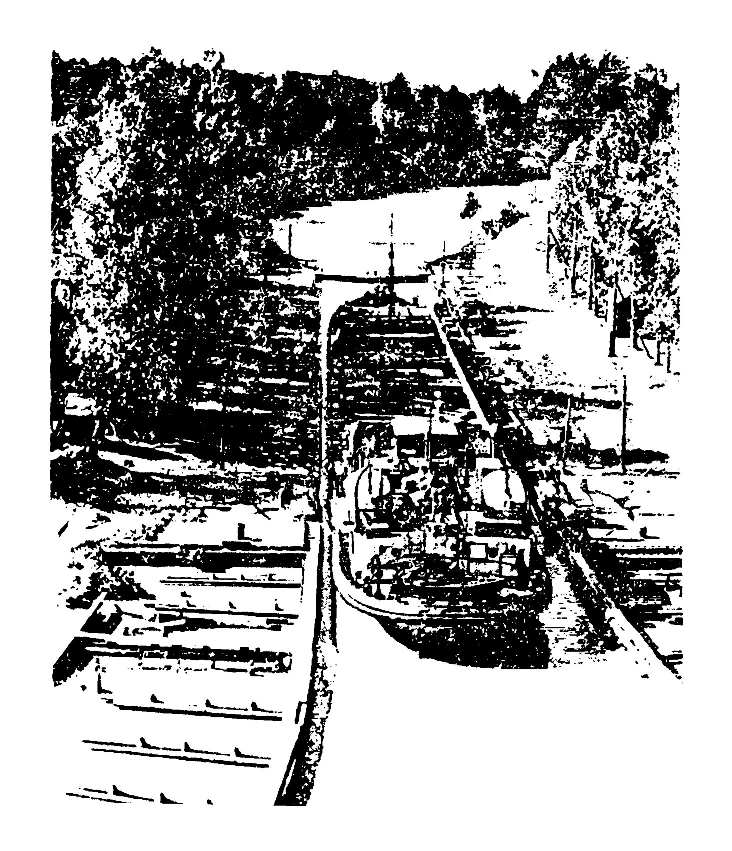
В середине 90-х годов реконструкции подверглись Онежский и Ново-Ладожский каналы. Всего в тот период было построено 38 новых шлюзов и 8 плотин, расширены фарватеры рек расчищены гряды мелких порогов и т. д. Общая стоимость работ по переустройству Мариинки составила более 11 млн. руб. На строительстве было занято свыше 15 тысяч человек.

Следует, однако, сказать, что и после капитального «ремонта» Мариинской системы камеры почти всех шлюзов оставались деревянными. Из дерева были сделаны и двустворчатые ворота. Наполнение и опорожнение камер шлюзов проходило через небольшие отверстия в воротах, перекрываемых клинкетными затворами. На шлюзование затрачивалось слишком много времени.

Работы на гидроузлах выполнялись вручную. Но все же после реконструкции Мариинки условия для судоходства улучшились. По ней стали проходить суда длиной до 35 саж., шириной 4,5 саж., грузоподъемностью до 40 тысяч пудов. Время следования от Рыбинска до Петербурга сократилось до 30 дней. В течение навигации суда уже могли возвратиться обратно.

Пропускная способность перестроенного водного пути увеличилась вдвое. Вполне естественно, что стал расти грузооборот. С Волги к Петербургу пошли баржи с хлебом. Недаром в то время Мариинская система считалась главным «хлебным путем» в столицу. Как отмечалось в одном справочнике, выпущенном в Петербурге в 1910 году, «за последние 14 лет через Онежский канал доставлено в столицу 513 миллионов пудов хлеба». Причем перевозки обходились сравнительно дешево. Так, за доставку одного пуда из Рыбинска в Петербург платили от 7 до 10 коп.

Помимо хлеба, по воде в обоих направлениях перевозилось большое количество леса, пиломатериалов, нефти, соли и других грузов. Таким образом, Мариинка действительно являлась «двигателем богатств России». Она не только давала работу речникам,



Тесно, очень тесно в этом маленьком деревянном шлюзе старой Мариинки даже одному небольшому судну.

плотогонам, лесозаготовителям, но и кормила множество людей. В том же справочнике по этому поводу сообщалось:

«Дешевле, чем по Мариинской системе, нельзя провезти груз с Волги в Петербург и северные губернии России, а потому она приносит большую пользу русскому народу. Если бы Мариинской системы не существовало, то хлеб в северных губерниях был бы гораздо дороже...».

Однако в первые годы XX столетия грузооборот по Мариинской системе стал постепенно снижаться. Дело в том, что водный путь от Волги к Балтике не мог конкурировать с быстро растущей сетью железных дорог, которые перехватывали грузы, предназначенные для перевозки по воде. Если в 1897 году по Мариинской системе было пропущено 4565 судов, то в 1900 году — 2451, в 1901 — 2274, а в 1902 году — лишь 1255 судов.

По МАРИИНСКОЙ системе так же, как в свое время и на Волге, в течение почти столетия баржи тянули бурлаки. Только этих обездоленных и отверженных людей здесь именовали «путинными» или «ярыжниками». Еще 60—70 лет назад по берегам Шексны, Белого озера, Ковжи и Вытегры можно было встретить толпы одетых в лохмотья людей. Впрягшись в лямки и глубоко вдавливая босые ноги во влажный песок, они медленно тащили против течения барки, принадлежавшие купцам-толстосумам Милютиным, Волковым, Лопаревым, Чуриным, Рождественским, Иконниковым, Рыбкиным... Над водой далеко неслась бурлацкая песня — песня, рожденная тяжелым трудом:

Эх, дубинушка, ухнем!
Эх, зеленая, сама пойдет!
Подернем, подернем,
Да ухнем!

Судовладельцы, заключая сделки с бурлаками, втягивали их в беспросветную кабалу. В кабальных договорах черным по белому записывались такие пункты: «На работу — чуть свет; а кончать — с наступлением темноты. Табак на судне не курить. С ворами не знаться. От разбойников, буде такие нападут, отбиваться, не щадя живота...».

Со временем судоходство в какой-то мере совершенствовалось. Постепенно «путинных» стали заменять конной тягой. По бечевнику, проложенному вдоль берегов рек и озер, тянулись вереницы лошадей. Они поднимали баржи вверх по Шексне, а также по шлюзованным «лестницам».

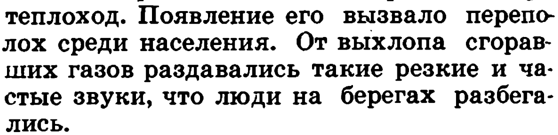
В 70-х годах прошлого столетия на Шексне вводится туэрная тяга. По дну реки были проложены цепи и поставлены туэры. Туэр представлял собой паровое бесколесное судно с металлическим корпусом. На палубе его устанавливались лебедки, которые приводились в движение паром. Для удобства передвижения в противоположные стороны кормовая и носовая части туэров по конфигурации были одинаковыми и управлялись рулевыми колесами. Наматывая на барабан лебедки цепь, туэр двигался по ней вперед и тащил за собой суда. Обычно он буксировал против течения 6—7 барж с грузом со скоростью 2—3 километра в час.

Туэрная тяга была введена и на шлюзованном участке Вытегры. Но это нововведение, вследствие извилистости и слабого течения рек, себя не оправдывало. Туэры не могли конкурировать с более дешевой конной тягой. Вскоре цепи были вынуты из воды, а туэрные суда переделаны в буксирные пароходы. Так бесславно кончили свое существование «суда-бурлаки».

Одновременно с туэрами на Мариинской системе развивалось пароходное движение. Первый пароход по Вытегре, Онежскому и Ладожскому озерам прошел еще в 1830 году. Это было небольшое однопалубное колесное судно. Хозяином его являлся вытегорский купец Столбиков. Предприимчивый коммерсант, он добился особого разрешения на право открыть судоходную линию по озерам и рекам на северном склоне Мариинки.

На Шексне первый пароход «Смелый» появился в 1860 году. Вначале регулярные рейсы совершались от Череповца к Рыбинску, а затем и от Череповца до пристани Чайка.

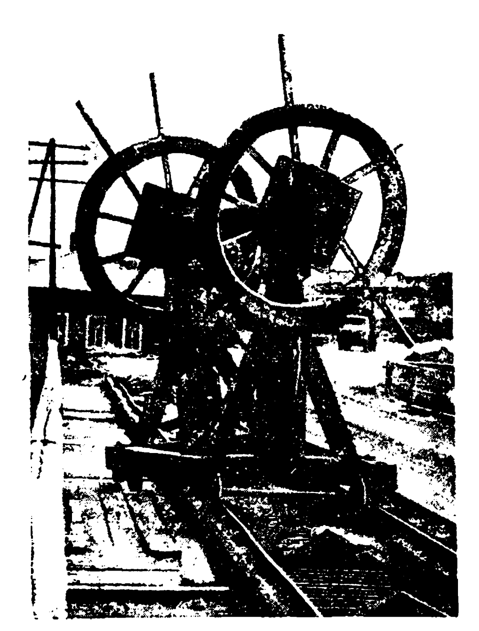
В 1903 году по Шексне прошло нефтеналивное судно «Вандал» с двигателем внутреннего сгорания. Это был первый в мире



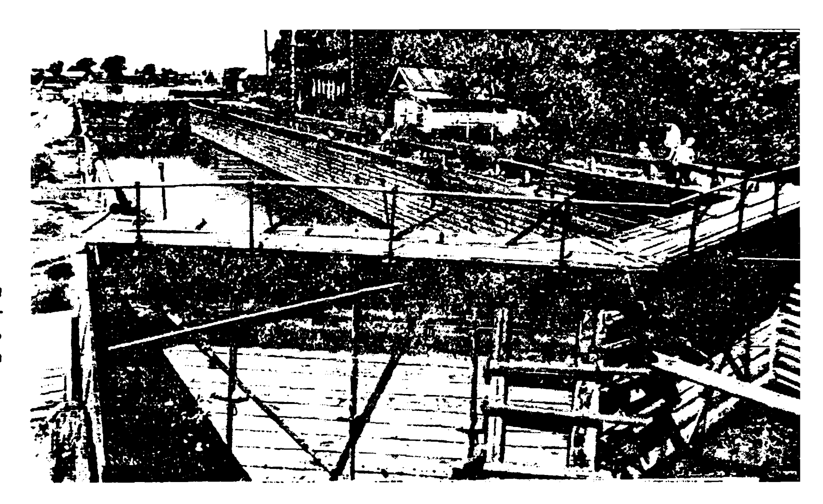
теплоход. Появление его вызвало переполох среди населения. От выхлопа сгоравших газов раздавались такие резкие и частые звуки, что люди на берегах разбегались.

В начале XX века на Шексне появились пассажирские двухпалубные пароходы «Николай», «Мария», а затем «Кавказ», «Крестьянка» и другие.

С каждым годом усиливавшееся вследствие улучшения Мариинской системы пароходство вызвало сокращение производства мелких судов. Постепенно затухал и



С помощью такого колеса открывались ворота первого шлюза старой Мариинки.



А теперь этот шлюз стал просто музейным экспонатом, рассказывающим о прошлом отечественного гидростроительства.

бурлацкий промысел. А это, как отмечали многие путешественники и исследователи, явилось для местного населения экономической катастрофой.

«В Белозерье процветает попрошайничество», — отмечали побывавшие в том краю известные собиратели русских народных песен братья Борис и Юрий Соколовы. — По деревням ходит много нищих-странников...».

Так в условиях капитализма технический прогресс приводил к обнищанию трудового народа и создавал армию безработных. Однако, несмотря на быстрое развитие паровой тяги, судовладельцы все же продолжали нанимать бурлаков. Так, в 1908 году на Мариинке «бурлачеством» занималось 3200 человек. За свой каторжный труд они получали гроши.

Среди бурлаков было немало сильных и смелых, веселых и бывалых людей. «Мужики-удалы», они не хотели мириться с кабальными условиями и не раз поднимались на борьбу со своими угнетателями. В Вытегорском краеведческом музее сохранился документ, в котором сообщается о том, как в 1907 году в селе Андреевском «путинные» взбунтовались и отказались тащить барки с хлебом. Движение на канале застопорилось. Напуганные дерзостью «золоторотцев», судовладельцы вызвали полицию.

МАРИИНСКАЯ система, неоднократно подвергавшаяся реконструкции, по-прежнему была недоступна для большегрузных судов. Поэтому перед первой мировой войной вновь приступают к работам по улучшению судоходной трассы. В 1912 году в нижнем течении Шексны, в сорока километрах от Череповца, началось строительство Черепановского шлюза. В летнее время в этом месте

река так мелела, что суда, бывало, совсем не могли проходить. Требовалось поднять горизонт воды на участке Череповец — Рыбинск и улучшить условия судоходства.

В связи с войной завершить начатые работы не удалось. Строительство было законсервировано и возобновилось лишь в первые годы Советской власти. Несмотря на экономическую разруху, Советское правительство изыскивает средства на реконструкцию и переустройство Мариинской системы. Под руководством Сергея Яковлевича Жук, впоследствии выдающегося советского гидростроителя, на Шексне возводится несколько шлюзов.

В годы первых пятилеток на Свири сооружаются Нижне-Свирский и Верхне-Свирский гидроузлы. Крупные суда получили возможность беспрепятственно проходить от Ленинграда до Онежского озера и далее на север.

Осенью 1940 года на Рыбинском гидроузле было перекрыто русло Волги. А весной следующего года, незадолго до Великой Отечественной войны, началось наполнение чаши будущего Рыбинского моря. Вешние воды, перехваченные плотиной, стали растекаться по Молого-Шекснинской низменности. На поверхности кое-где оставались лишь небольшие островки, на которые устремились встревоженные звери. Может быть, все они погибли, если бы на помощь не пришли спасательные отряды. Для лесных обитателей были заранее подготовлены плоты. Вот на этих-то плотах они и добирались к новым берегам небывалого моря.

Так в журавлином краю, в междуречье Волги и Шексны, возникло огромное искусственное водохранилище, раскинувшееся на территории Вологодской, Ярославской и Калининской областей. Длина его 120 километров, ширина 60 километров, площадь 4550 квадратных километров. В то время это было одно из крупных в мире искусственных водоемов.

После перекрытия Волги и образования Рыбинского водохранилища пойма реки Шексны была затоплена. Устаревшие шлюзы-коробочки скрылись под водой, а бечевники, по которым когда-то тянули свою постылую лямку бурлаки, остались на дне морском.

18 мая 1941 года на Рыбинском водохранилище был поднят флаг навигации. По затопленной низменности, там, где раньше были непроходимые топи да болота, пролегли глубоководные судоходные трассы. Водный путь от Москвы до Рыбинска сократился на 1100 километров, от Углича до Череповца — на 142 и от Череповца до Рыбинска — на 77 километров.

Благодаря подъему уровня воды в Рыбинском море сделались судоходными прежние мелководные участки Мологи, Суды, Согожи и других рек. Впервые в истории волжского судоходства в вер-

ховьях Волги судам не грозили мели и перекаты. В стране прибавилось около четырехсот километров освоенных водных путей.

В связи с созданием Свирского и Рыбинского гидроузлов условия судоходства от Балтики к Волге значительно улучшились. Однако по-прежнему узким местом на этом пути оставалась Мариинская система. Представьте себе широкое асфальтированное шоссе. Днем и ночью мчатся по нему машины. Скорость — 80—100 километров в час. Ехать по такой трассе — одно удовольствие. Но вот шоссе обрывается и дальше начинается размытая дождями проселочная дорога. Шоферы переключают «газ». Машины уже не мчатся, а, надсадно урча, еле-еле перебираются из одной колеи в другую. Потом — снова шоссе. Вырвавшись на просторную магистраль, шоферы с облегчением вытирают пот с лица и нажимают на рычаги.

Вот так до недавнего времени было и на водном пути от Ленинграда до Рыбинска. Вначале крупные озерные теплоходы плыли по реконструированной трассе до Вытегры. Но дальше идти они не могли. Приходилось переваливать грузы на мелкие суденышки. Карабкаясь через шлюзы старой Мариинки, они с трудом вползали на водораздел. Скорость на этом участке не превышала двадцати километров в сутки. В Череповце, у выхода в Рыбинское водохранилище, снова перевалка грузов, но уже на волжские суда. Сколько сил, средств и времени тратилось на это!

Вспоминая о судоходстве по старой Мариинской системе, капитан теплохода «Шкипер Попов» В. Шаряев, проработавший на водном транспорте ни один десяток лет, рассказывает:

— Хотя Мариинку и называли «чудом гидротехники», но не по росту она была нам. Что это за работа? Все равно, что в наше время при тракторе землю сохой ковырять. Пароходы плыли по шлюзованным лестницам как улитки. Не успеешь пройти один шлюз — впереди другой. На Шексне тоже было не лучше. Мели да перекаты. Того и гляди за валуны днищем зацепишься. Бывало, по 10—15 дней от Вытегры до Череповца добирались. Ну, а дальше дорога прямая — по Рыбинскому водохранилищу. Здесь уж песни можно было запевать...

Действительно, обветшала и устарела Мариинка. В техническом проекте, по которому проводилось строительство нового Волго-Балтийского пути, ей была дана такая характеристика:

«Деревянные гидротехнические сооружения требуют капитального ремонта, то есть практически возведения их заново. Необходимые глубины на участке водного пути по реке Шексне в маловодные годы не обеспечиваются. Караваны судов, следующие из Череповца в Ленинград, претерпевают в пути четырнадцать

переформирований, причем транзитный проход судов по всему водному пути невозможен...»

Жизнь настоятельно требовала создать единую глубоководную систему, соединяющую внутренние водные пути Европейской части СССР. Впервые вопрос об этом был поставлен в 1939 году на XVIII съезде партии. Вскоре на берега Шексны, Белого озера, Ковжи и Вытегры прибыли строители, но, в связи с вероломным нападением гитлеровской Германии, начатые работы пришлось приостановить. Строительство Волго-Балта возобновилось только после Великой Отечественной войны.

Шли годы. Выполняя задание партии, волгобалтстроевцы метр за метром прокладывали по топям и болотам новый канал, создавали рукотворные моря, возводили шлюзы, плотины и гидроэлектростанции. 5 июня 1964 года над новой трассой больших глубин и высоких скоростей взвился голубой атласный флаг. Волго-Балт открыт!

* * *

Одним из первых по новой трассе прошел теплоход «Иртыш». Миновав бурное Онежское озеро, он держал курс на Москву. Капитан судна Иван Трофимович Лебеденков, пятнадцать лет плававший по старой Мариинке, с любопытством рассматривал новые шлюзы. Все здесь радовало старого речника. Еще бы! В камере шлюза разместился целый караван судов. С палубы хорошо было видно, как вода, бурля и пенясь, поднимала рымы. Вот шлюзование закончилось, и «Иртыш» выплыл на просторы Вытегорского водохранилища.

Бывалый капитан, с большим искусством проводивший суда по деревянным шлюзам-коробочкам, воскликнул:

— Красота-то какая! — Потом, бросив взгляд на водосброс, за которым осталось обсохшее русло бывшего канала, с чувством добавил: — Прощай, старая Мариинка!

Сказано это было просто и задушевно. Как будто человек, расставаясь со своим близким и давнишним другом, от всего сердца благодарил его за все доброе, что он сделал на земле.

Нет, мы не забыли старую Мариинку. Ведь на протяжении полутора веков она верно и честно служила нашему флоту, исправно несла свою нелегкую вахту, кормила и поила тысячи людей. Право, было бы несправедливо забывать об этом!

СОДЕРЖАНИЕ

Шестериков М. От моря до моря 14
Дрыгин А. С. Воплощение идеи Великого Ленина 15
Викулов С. «Шлюз готов...» . . . 29
Хмельницкий А. С. Ключ к пяти морям . 32
Логинов В. И. Правофланговые 50
Батунер П. Д. Крупнейшее инженерное сооружение нашего времени 75
Крылов Г. А. Как создавался проект 95
Спивак Т. Первая коммунистическая . 115
Пироговский П. Л. На переднем крае . 136
Сушинов А. Есть такие парни . . 151
Варюхичев А. Потомки Святогора . 161
Скоробрех Ф. Было нас двадцать пять . . 173
Варюхичев А., Королев И. Штурм на Шексне . 180
Задумкин Н. Землепроходцы 193
Заверткин Ю. «Бетонная» ночь . . . 199
Спивак Т. Прощай, старая Мариинка! . 201
Филатов А. Море юное, море Череповецкое . . 208
Спивак Т. Это было на Волго-Балте (Новеллы) 218
Козлова К. Руки девичьи 232
Романов А. Поездка к хорошим людям . 236
Полуянов И. На пороге нового моря 248
Лозовой А. Дорога юности . . . 269
Спивак Т. Команда с триста пятнадцатого 274
Неспанов Г. Дозорные стройки 281
Варюхичев А. Воюй, Алексей! . . 286
Соколов В. Канал поднимается в гору 298
Спивак Т. И вырос шлюз . . 299
Данилович Н. Ф. Глубокий след . . 314
Шорохов А. Здравствуй, Волго-Балт! 324
Михайлов П. На большой трассе . . 340
Романов А. Предание. Никольская гора . 352
Саликов М. В большом плавании . . 354
Малков В. «Двигатель богатств России» . 362

ВОЛГО-БАЛТ

Обложка, переплет, титул, форзац и заставки
Б. И. ШАБАЕВА

ꝏ

Рисунки к дружеским шаржам:
А. Богданова, Н. Кузьмина, И. Обросова, В. Павлова.
Текст:
А. Бархатова, Н. Королевой, И. Фрадкина.

ꝏ

Фотографии:
Г. Ефимовского, А. Кузнецова, М. Редькина, П. Мошкова, В. Пахомова, В. Самойлова, Т. Спивак.

ꝏ

Подборки «Трудовой паспорт Волго-Балта», «Вот что такое Волго-Балт», «Волго-Балт строит вся страна», «Обо всем понемногу» подготовлены *В. М. Малковым.*

ꝏ

Книга отпечатана на бумаге Сухонского целлюлозно-бумажного комбината

ꝏ

Техн. редакторы:
С. И. Соколова, Л. И. Шацкий

ꝏ

ГЕ 00274. Сдано в набор 30.XII-64 г.
Подписано к печати 22.IV-65 г.
Бумага 70×90 1/16. Бум. л. 12,0. Печ. л. 28,08.
Уч.-изд. л. 23.
Тираж 15000 Цена 86 коп. Заказ 8065

Областная типография, Вологда, ул. Калинина 3.